LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV - NUMERO 9

SETTEMBRE 1939 - XVII E. F.

Odol
Pasta dentifricia
Odol
ODOL

Istanbul

"ADRIATICA"
SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE
VENEZIA

LE FILIALI DEL BANCO DI ROMA AL SERVIZIO DELL'IMPERO

ANNO XLV
1939-XVII

LE VIE D'ITALIA

Numero 9
SETTEMBRE

SOMMARIO

In copertina: Vangatore valtellinese (Dipinto di A. Scaroni).

ABBONAMENTO ANNUO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia e Colonie L. 25,50 (Estero L. 45,50)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

TURISMO

LE CHIESE GOTICHE DI ASCOLI PICENO

CHIESA DI S. VINCENZO E ANASTASIO (SEC. IX E XIV). *(Fot. Alinari)*

IL BATTISTERO (SEC. VIII). *(Fot. Alinari)*

La severa città del travertino, che tra i suoi sonanti fiumi (il Tronto e il Castellano) leva la maschia potenza delle sue costruzioni romaniche, potrebbe sembrare poco atta ad accogliere le grazie nervose del gotico. Tuttavia non le respinse, anzi le accettò, plasmandole con rude fermezza e aggiungendo loro pittoresca vivacità.

L'influenza dello stile gotico, che incomincia a farsi sentire alla fine del Duecento, durò in Ascoli fino a tutto il Trecento, dando impronta a quattro chiese. Tra le quali è la Cattedrale, che, romanica a' suoi inizî e più tardi rimaneggiata nelle forme rinascimentali e barocche, ha quasi perduto ogni traccia di gotico.

Assai più spiccato, invece, e meglio conservato è l'organismo gotico delle tre chiese conventuali: di sant'Agostino, eretta dagli Eremitani; di san Pietro Martire, fondata dai Domenicani, e di san Francesco, opera dei Minori. Sono chiese vaste e ariose, atte ad accogliere masse di popolo a udire la parola dei predicatori; ed hanno fra loro anche questo carattere comune che, se non presentassero la forma dell'ogiva negli archi e nelle vôlte, sembrerebbero chiese romaniche, semplicemente ampliate nelle loro proporzioni.

La prima pietra della superba *chiesa degli Agostiniani* fu posta nel 1317. Non è questa una frase fatta, ma un'affermazione precisa, perché la « prima pietra » venne inviata ad Ascoli da Avignone, ov'era stata benedetta dal pontefice Giovanni XXII. La facciata è una superficie rettangolare partita da 4 le-

sene, con 3 occhi; dunque, di forme schiettamente romaniche. Il portale è un bel lavoro del Rinascimento (1507).

Invece, nel fianco le lesene diventano contrafforti e le finestre, che proseguono anche nell'abside poligonale, si presentano trilobe entro archi a pieno centro. Qui, dunque, il gotico è nobilmente associato al romanico.

Ma l'interno segna il trionfo del Rinascimento. Secondo un'ardita ma persuasiva ipotesi del dott. Raffaele Elia (esposta in un diligente studio comparso negli « Atti e Memorie della R. Deputazione di Storia Patria per le Marche », dal quale togliamo questi appunti), la chiesa era primitivamente a una sola navata, come proverebbe l'abside unica; poi da artisti toscani fu trasformata in tre navate, alle quali il barocco portò nel Settecento il suo contributo, per opera di Giuseppe e di Lazzaro Giosafatti.

CHIESA DI S. FRANCESCO. (*Fot. B. Coppola*)

Esaurita la nostra ammirazione per la bellezza dei ricchi capitelli, volgiamoci a osservare le altre opere d'arte che adornano la chiesa: vedremo successivamente un *Sant'Eustachio*, di Francesco Trevisani; una mistica *Madonna dell'Umiltà o della Pace*, di Francescuccio Ghissi; l'impressionante *San Francesco Saverio morente*, del Baciccia; una *Visione di Sant'Ignazio*, di Giovanni Peruzzini; i *Santi Crispino e Crispiniano*, di Luca Vitelli; la *Madonna con le Sante Monica e Rita e la Beata Chiara*, di Silvestro Mattei; un bel *San Tommaso da Villanova*, di Lodovico Trasi; un grazioso *San Gioacchino*, di Giulio Cantalamessa; un *Cristo crucifero*, affresco di Cola dell'Amatrice, e la *Traslazione della S. Casa di Loreto*, di Vincenzo Pagani. A quest'ultimo è probabilmente da assegnare anche una copia della *Deposizione* di Raffaello, curiosa perché ampliata in alto con la rappresentazione del Calvario.

Sicuro avanzo della chiesa primitiva, e probabile sostegno di un protiro, sono due rozze sculture romaniche, rappresentanti Adamo ed Eva che poggiano sul dorso di due leoni e reggono capitelli, dal cui fogliame escono figure simboleggianti l'umanità.

Nel quartiere medioevale, meglio conservato, della città sorge a caratterizzarlo la domenicana *chiesa di San Pietro Martire*, con la facciata semplicissima a frontone triangolare e col fianco dalle svelte lesene e dalle strette monofore.

L'interno – rettangolare a tre navate divise da piloni cilindrici, con una semplicissima sagoma per capitello e dalle ampie arcate – richiama le forme della *chiesa di San Francesco* di Fermo, della quale rappresenta un ulteriore sviluppo, portando l'unica abside di questa alle tre absidi poligonali di quella.

Purtroppo, la schietta sobrietà della costruzione fu poi turbata da deturpamenti e dai barocchi (in sé monumentali) altari dei Giosafatti, che però ospitano buoni quadri di artisti locali o di città poco lontane: il *San Domenico da Soriano*, di Lodovico Trasi, di grande efficacia coloristica; il *Martirio di Santa Apollonia* e *Santa Caterina da Siena con altre domenicane*, dello stesso. Poi due tele (*San Pietro Martire* e *San Tomaso di Canterbury con Santa Teresa*), di Domenico Nardini; di Luigi Devò una *Madonna del Rosario*; di Battista Boncore da Campli una *Sacra Famiglia e Santi*.

Inoltre, avanzi di affreschi votivi, gli interessanti sepolcri Tibaldeschi e Saladini (?) e un prezioso reliquiario di Nicola da Campli.

La *chiesa di San Francesco* è la più antica (essendo stata iniziata nel 1262, ma compiuta solo nel 1371) e la più nota delle chiese gotiche ascolane, collocata com'è, non con la fronte ma con un fianco, a stupendo sfondo della centrale piazza del Popolo. Ed è anche quella nella quale più vivo e manifesto è lo spirito gotico nei finestroni quadripartiti e nelle absidi sfaccettate, che compongono un unico organismo coi due campanili esagonali e dànno l'imagine di una colossale cristallizzazione mineralogica. A ciò s'aggiungano la relativamente ricca decorazione del portale mediano e la vastità, movimento di masse e armonia della parte absidale.

Scartata assolutamente la vecchia opinione che la francescana chiesa ascolana sia dovuta a quell'Antonio Vipera che architettò il *San Francesco* di Fermo, si può pensare a un qualche frate artista, il quale seppe dare al primitivo concetto di una chiesa austera e sobria, che era nelle tradizioni dell'architettura locale, vivi accenti di leggiadria e di pittoricità.

CARLO GRIGIONI

I biglietti di viaggio per l'Estero.

Il Ministero per gli Scambi e Valute ha impartito disposizioni per il rilascio nel Regno dei biglietti ferroviari e marittimi per l'estero.

I cittadini italiani residenti nel Regno hanno facoltà di liquidare in lire i biglietti di navigazione per qualsiasi destinazione, purché il relativo percorso abbia inizio da un porto del Regno. Analoga forma di pagamento è ammessa per i biglietti ferroviari per l'estero, anche se circolari, ed in coincidenza con passaggi su navi, automezzi od aerei, sempre che il viaggio non presenti soluzione di continuità e si limiti a località europee. Le dette persone, qualora si rechino con mezzi di trasporto privati in località europee e comprovino di non poter tornare nel Regno col medesimo mezzo col quale partono, possono, all'atto della partenza e dietro benestare della Banca d'Italia, acquistare in lire il biglietto di ritorno in Italia. I percorsi ferroviari extra-europei dovranno liquidarsi esclusivamente in divisa straniera da richiedersi preventivamente, secondo le forme d'uso.

I cittadini stranieri da oltre un anno stabilmente residenti nel Regno, godono del medesimo trattamento dei cittadini italiani. I cittadini italiani e stranieri stabilmente residenti all'estero sono tenuti a liquidare i biglietti marittimi in divisa od in lire di conto libero.

Nessuna esenzione dall'imposta di soggiorno per i viaggiatori di commercio.

Alcuni Comuni, fra cui quello di Milano, valendosi della facoltà concessa dal R. Decreto-legge 25 novembre 1937-XVI, n. 2159, di esentare dal pagamento dell'imposta di soggiorno gli « impiegati ed operai che si rechino nel Comune a scopo di lavoro al servizio di terzi », avevano esteso il beneficio a favore dei viaggiatori di commercio. Ma il successivo R. Decreto Legge 24 novembre 1938-XVII non comprendeva più questa facoltà discrezionale da parte delle Amministrazioni comunali, ed in suo luogo, all'art. 5, n. 11, sanciva il diritto all'esenzione per coloro che si trattengono nel Comune a scopo di lavoro presso aziende industriali, commerciali o agricole o altre imprese. Questa nuova disposizione aveva fatto sorgere il dubbio circa la legittima esenzione dal tributo a favore dei viaggiatori di commercio: da ciò un quesito proposto dal Comune di Milano al Ministero delle Finanze, che per il tramite della R. Prefettura rispondeva negativamente, facendo osservare che, nell'intento del legislatore, il beneficio doveva essere concesso ai lavoratori che si rechino in un dato Comune alle dipendenze di ditte o imprese che vi hanno la loro sede o succursale e che si trovino ad aver bisogno dell'opera non continuativa di personale che non si troverebbe in luogo. L'esenzione, invece, non può essere concessa ai viaggiatori di commercio, perché il beneficio andrebbe a favore di ditte che, avendo la loro sede fuori dalla località turistica, non contribuiscono ai maggiori oneri tributari che questa impone.

Il treno delle "vacanze fasciste".

Lo scorso luglio è partito da Roma per Vienna e Budapest, in viaggio inaugurale, il treno delle « Vacanze Fasciste », nuovissima istituzione patrocinata dal Partito Fascista e realizzata dall'Opera Nazio-

nale Dopolavoro. Il nuovo treno si compone di nove vetture di seconda classe, dove ciascun partecipante al viaggio trova il suo posto distinto con un cartellino; vi è poi una decima vettura che costituisce la novità dell'iniziativa. Si tratta di una carrozza appositamente costruita, che riproduce con moderno arredamento l'ordinaria vettura ristorante internazionale, con in più un elegante bar diviso dalla sala del ristorante per mezzo di un'ampia vetrata. Un perfetto impianto di altoparlanti in tutte le carrozze consente, durante il viaggio, la trasmissione di disposizioni da parte della direzione che ha sede in apposito scompartimento, e la trasmissione di notizie e musiche varie. Il treno al completo offre oltre 500 posti a sedere. Il viaggio inaugurale è costato a ciascun partecipante la quota fissa di L. 695, in cui è compreso il prezzo del biglietto ferroviario di andata e ritorno e il soggiorno nelle due Capitali.

Littorina estiva diretta Milano-Monte Bianco.

Il 15 luglio u. s. ha avuto inizio il servizio ferroviario diretto fra Milano e San Desiderio Terme, effettuato con automotrici littorine.

L'intero percorso viene compiuto in circa quattro ore, con partenza da Milano alle 16,56 di ogni sabato e arrivo a destinazione alle 21,07.

La corsa di ritorno si effettua ogni lunedì, con partenza da San Desiderio Terme alle 6,14 e arrivo a Milano alle 10,14.

Il nuovo servizio, richiesto dall'E.P.T. di Aosta e dagli enti alpinistici, sportivi ed escursionistici di Milano, contribuisce alla valorizzazione della regione del Monte Bianco, collegandola con poche ore di percorso alla Metropoli lombarda.

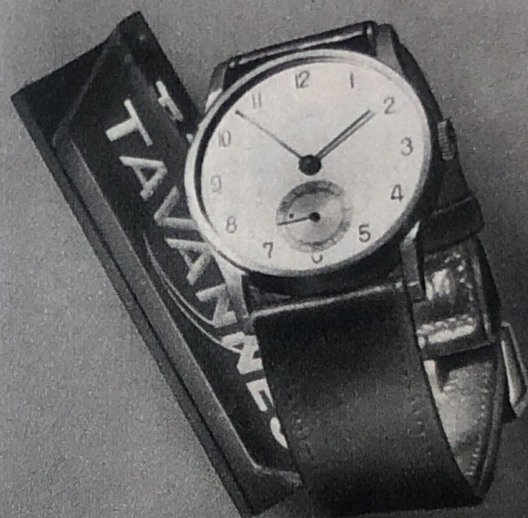
Nuovo "Ufficio informazioni" aperto a Milano dall' E.P.T.

Lo scorso luglio è stato inaugurato, nella sua sede di via Gondar 3, il nuovo Ufficio informazioni istituito dall'E.P.T. di Milano. I locali, centralissimi ed arredati con sobria eleganza, sono destinati a costituire, nella zona dove già hanno sede le maggiori agenzie turistiche italiane e straniere, un centro di informazioni e di organizzazione turistica a favore del pubblico cittadino e forestiero.

Presiede all'Ufficio un personale poliglotta specializzato, che dispone di abbondante materiale informativo e propagandistico di ogni regione italiana.

All'inaugurazione, il presidente dell'E.P.T. ha illustrato un suo geniale programma di propaganda turistica per mezzo di plastici e fotomontaggi, da esporsi nelle vetrine a richiamo del pubblico.

Ufficio turistico giapponese istituito a Genova.

Con l'intervento del Direttore Generale per il Turismo, S. E. il Prefetto Magrini, è stata inaugurata, lo scorso luglio, a Genova, in piazza Dante 51, la nuova sede dell' Ufficio turistico giapponese. L'intervento di numerose autorità politiche italiane e giapponesi ha dato occasione ad una significativa manifestazione, nella quale sono state messe in evidenza le possibilità degli scambi turistici fra i due paesi, rese ora più intensi dall'esercizio della nuova linea marittima gestita dalla Compagnia Nippon Yusen Kaisya, con scali a Genova, Alessandria d'Egitto, Porto Said, Dairen, Yokohama.

Disposizioni contro le cartacce unte in Francia.

In seguito alla campagna indetta dal Touring Club di Francia contro l'abbandono delle cartacce unte e dei rifiuti in genere nelle località di maggiore affluenza turistica – della quale abbiamo fatto cenno nel numero di ottobre dello scorso anno della nostra Rivista – il Ministero della Salute Pubblica francese ha emesso un'ordinanza intesa a vietare l'abuso. In virtù di tale ordinanza, l'abbandono dei rifiuti in genere dovrà effettuarsi nei recipienti premente disposti all'uopo dalle autorità locali e opportunamente segnalati al pubblico.

Allo stesso fine tende un progetto di regolamento dei campeggi, elaborato dal Ministero dell'Educazione Nazionale francese. In esso sono previste opportune disposizioni relative all'obbligo di una licenza di campeggio per stabilire l'identità personale del campeggiatore ai fini della sicurezza pubblica, alle misure preventive contro gli incendi, alle autorizzazioni che si devono richiedere ai proprietari – privati od enti pubblici – dei terreni da adibirsi ad uso di campeggio. Importanti sono le misure d'igiene prescritte, specialmente riguardanti l'abbandono dei rifiuti e le sistemazioni sanitarie. Molte disposizioni applicabili ai campeggiatori sono estese agli escursionisti che consumano i loro pasti all'aperto.

Una " Associazione Campeggiatori Turisti d'Italia ".

Il Ministero della Cultura Popolare – Direzione Generale per il Turismo – ha stabilito le basi sulle quali si organizzerà il movimento campeggiatore in Italia. Verrà costituita una « Associazione Campeggiatori Turisti d'Italia » (A.C.T.I.), in seno al Ministero, la quale assumerà la direzione del movimento campeggiatore italiano attraverso organi periferici provinciali. Tale soluzione porterà allo scioglimento delle associazioni similari ora esistenti, mentre nella nuova Associazione nazionale saranno rappresentati quegli organismi che già da anni promuovono il movimento campeggiatore o sono idonei a promuoverlo: GIL, GUF, OND, CTI, CAI.

Gli stranieri residenti in Italia.

Al 31 maggio scorso gli stranieri residenti in Italia, soggiornanti da oltre due mesi, ammontavano a 117.580. I più numerosi erano i Germanici con 32.114; seguivano gli Svizzeri con 13.860, i Jugoslavi con 11.180, gli Americani degli Stati Uniti con 7075, gli Inglesi con 6770, i Francesi con 6620, gli Ungheresi con 5517.

Una grande filovia da Posillipo ai Campi Flegrei.

Ha suscitato vivo interesse la notizia del prossimo impianto della filovia che collegherà Posillipo Alto coi Campi Flegrei.

La stazione superiore della filovia è prevista a circa 400 metri dal Ponte della Vittoria, al Parco della Rimembranza. Quella inferiore risulterebbe ai Campi Flegrei, e cioè al centro della Triennale delle Terre d'Oltremare. La lunghezza della linea è di due chilometri e la cabina sospesa è prevista per una capacità di venti persone. Le corse si succederebbero in salita e in discesa, alla distanza di otto minuti l'una dall'altra.

Aumento del numero dei passeggeri nel porto di Genova.

Dalla relazione dell'Amm. Marchese Negrotto Cambiaso, presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, si apprende che il movimento passeggeri nell'anno 1938 ha raggiunto la cifra complessiva di 211.950, con un aumento di 37.865 passeggeri nei confronti del 1937. Questo incremento si è andato accentuando nei primi cinque mesi del corrente anno, nel quale si sono registrati 22.368 passeggeri in più del corrispondente periodo del 1938, aumento pari al 29,08 per cento.

Il più attrezzato istituto di idrobiologia d'Europa inaugurato a Verbania.

È stato creato, coi mezzi forniti dal lascito del dr. comm. Marco De Marchi, che fu per molti anni apprezzato Consigliere della C.T.I., l'Istituto italiano di Idrobiologia, con sede in Verbania. L'Istituto si annuncia come uno dei meglio attrezzati d'Europa per lo studio della vita nei bacini d'acqua dolce. A fine autarchico, esso intende di migliorare le condizioni di vita della fauna lacustre contribuendo al miglioramento del patrimonio ittico, che rappresenta un importante elemento nella disponibilità alimentare del Paese.

Collegamento stradale tra Feriolo e Fondo Toce.

I turisti provenienti da Stresa e diretti a Verbania in automobile sono costretti ora a risalire il corso del Toce fino a Gravellona, per la strada statale N. 33, e a ridiscendere quindi il corso del fiume sulla statale N. 34, che raggiunge il Lago a Fondo Toce. Il percorso fra le due località in riva al lago, da Feriolo a Fondo Toce, distanti in linea retta non più di due chilometri, risulta così di circa nove chilometri. Di qui l'importanza della nuova strada Feriolo-Fondo Toce, già tracciata da parecchi anni, a compier la quale mancava solamente il ponte alla foce del fiume. Ora si annuncia che la nuova strada verrà aperta al transito nel prossimo autunno. Essa offre un notevole interesse panoramico, attraversando la zona boscosa ove sfocia il fiume Toce, e un interesse commerciale per l'abbreviamento del percorso fra i più importanti abitati del Centro Lago.

Per un miglioramento delle comunicazioni fra la Bassa Lombardia e la regione dei Laghi.

A Cremona, l'11 luglio u. s., ha avuto luogo la riunione del Comitato turistico della Zona dei Laghi, costituito dagli Enti per il Turismo delle provincie di Varese, Novara, Brescia, Mantova, Pavia, Como, Milano, Bergamo, Cremona. In questa riunione sono stati ampiamente discussi i problemi relativi alle comunicazioni fra le provincie stesse. che nei riguardi del turismo costituiscono una unità, data l'attrattiva che i Laghi esercitano nei territori limitrofi della Lombardia e del Piemonte.

La discussione si concluse con l'approvazione dei seguenti voti:

1) che siano migliorati i servizi tra Milano-Cremona e Mantova, con la istituzione di littorine;

2) che siano migliorati i servizi tra la bassa Lombardia e l'Emilia, in modo che le provincie di

Bergamo, Brescia e Cremona siano rapidamente collegate con Parma e Bologna;

3) che sia esaminata l'opportunità di collegare con rapidi servizi, senza trasbordi, la Riviera Ligure, attraverso Piacenza-Cremona, col Veneto e l'Alto Adige;

4) che siano istituiti servizi diretti fra le provincie di Bergamo, Brescia, Cremona e la Riviera della Versilia.

Facilitazioni fiscali agli stranieri in Germania.

Finora lo straniero che avesse prolungato di oltre sei mesi la propria permanenza in Germania era tenuto a pagare le imposte nella misura stabilita per i tedeschi. D'ora innanzi, invece, per iniziativa del Segretario di Stato per il Turismo e in seguito a relativa disposizione del Ministro delle Finanze, quegli stranieri che, per motivi di studio o di cura, come pure per ragioni turistiche o sportive, intendano soggiornare nel Reich anche un anno intiero, potranno chiedere di venire esonerati in tutto o in parte dagli obblighi fiscali.

L'attrezzatura alberghiera svizzera.

Secondo i più recenti dati statistici, la Svizzera dispone attualmente di 7600 stabilimenti alberghieri, tra alberghi e pensioni, con un complesso di 202 mila letti. L'aumento in questi due ultimi anni è stato di 60 alberghi e 3500 letti. Nell'industria alberghiera svizzera, che offre impiego a circa 62 mila persone, sono attualmente investiti 2 miliardi di franchi svizzeri.

La rete autostradale germanica.

Grandioso è stato lo sviluppo delle autostrade tedesche nel corso di questi ultimi anni. Sui 14.500 km. di autostrade preventivati, più di 3000 sono già aperti al traffico, ed oltre 1600 sono in costruzione, con un ritmo di 1000 chilometri all'anno. Il dott. Goebbels, all'inaugurazione del Salone di Berlino, annunciava che l'autostrada Nord-Sud, dal Baltico alle Alpi, congiungente Berlino con Norimberga e Monaco, è completamente aperta al traffico.

Ma la strada dovrà essere dotata di una sua attrezzatura ricettiva, specie a favore dei conducenti di automezzi pesanti. Ne offre un esempio il « Rastoof Magdeburger Borde », un esercizio che sorge a circa 10 chilometri da Magdeburgo, ai margini dell'autostrada Nord-Sud. Esso comprende due edifici ad uso di albergo, dotati di tutti gli impianti alberghieri, e intorno ai quali sono organizzati i servizi stradali: parchi per macchine, cantieri di manutenzione stradale, posti di rifornimento di carburante e di olio. L'albergo propriamente detto comprende: sale di ristorante, di riposo, di lettura, di gioco; una centrale radiofonica, una centrale telefonica, parrucchiere, ecc. Le camere sono dotate di due letti, da servire per l'autista e per il meccanico dell'automezzo; tutte sono provviste di telefono, altoparlante-radio, acqua corrente calda e fredda.

Un altro albergo del genere funziona a Chiemsee, e numerosi altri sono in costruzione.

Oltre a questi alberghi, esistono lungo le autostrade tedesche 57 posti, ciascuno comprendente la stazione di rifornimento, l'esercizio di caffè, il posto telefonico, ecc.

TURISMO NAUTICO

RISVEGLIO ESTIVO

La stagione estiva di quest'anno, pur non essendo stata veramente bella, ha richiamato al mare un buon numero di appassionati e di turisti.

Coloro che amano il mare senza volersi distaccare dai conforti della terraferma e vogliono goderselo dal bordo di navigli stazzanti almeno ventimila tonnellate non hanno avuto che l'imbarazzo della scelta tra le numerosissime grandi e piccole crociere organizzate dalle apposite agenzie e dalle Compagnie di navigazione.

Gli itinerari hanno potuto subire quest'anno notevoli ed interessanti modifiche, in grazia della gloriosamente terminata guerra di Spagna.

È spiegabile quindi la maggiore affluenza degli Italiani verso i porti iberici, per rivivere le epiche giornate nelle quali tanta parte hanno avuto i nostri valorosi Legionari.

Tra i cento allettanti programmi, abbiamo notato con piacere quello delle crociere organizzate dalla C.T.I. nelle Isole Eolie. Giustamente si era lamentato il fatto che tutte queste crociere marittime non si scostavano mai dai grandi itinerari, sostando sempre nelle stesse località: Costa Azzurra, Algeria, Napoli, Tripoli, Costantinopoli, Egeo, Bocche di Cattaro ecc.; mentre si trascuravano tante belle e poco note località italiane. Ecco ora le isole Eolie, con Lipari e Stromboli, e ben venga poi una crociera all'Isola d'Elba e nell'Arcipelago Toscano.

Diverse, poi, sono state, o sono in corso mentre scriviamo, le crociere veramente marinare, quelle cioè su navicelle la cui stazza conta molti zeri di meno di quella dei Leviatani, a cui si è già accennato; nelle crociere in cui il crocerista non è un semplice ospite del grande albergo galleggiante, ma un marinaio egli stesso, o almeno coadiuva i marinai nelle manovre e nei servizi di bordo, è a più diretto contatto col mare stesso.

Molto interessante ed opportuna la crociera che, sotto il nome di « Raduno velico internazionale », è stata organizzata dalla Reale Federazione Italiana della Vela, col concorso del Gruppo Adriaco del R. Yacht Club Italiano e delle società veliche dell'Alto e Medio Adriatico.

Il 15 luglio sono partite da Trieste le imbarcazioni partecipanti al raduno, vele da crociera e da corsa, cutter, golette, stelle, ecc. per la prima tappa terminante alle isole Brioni. Il giorno seguente, sosta a Brioni e svolgimento di regate su triangolo. Il 17, seconda tappa da Brioni a Lussinpiccolo. Il 18 ed il 19 sosta, festeggiamenti, regate, ecc.

Nella notte del 20 luglio partenza per la traversata dell'Adriatico, con meta Ancona. Navigazione in gran parte notturna, in alto mare, che ha lasciato specialmente nell'animo dei novellini ricordi indimenticabili.

Sono giunte in Ancona felicemente le imbarcazioni triestine *Fides*, *Adriaco*, *Adria*, *Giulia*, e *Maris Stella*, il *Corsaro Rosso* di Ancona e le jugoslave *Geleb*, *Zlatina Srtiyela*, *Polet* e *Nerezinca*.

Il camerata Carlo Pizzoglio, dopolavorista della Fiat, *ha compiuto un'eccezionale crociera in sandolino, lungo un tragitto complessivo di 825 chilometri, da Torino a Locarno e viceversa, in 22 giorni (29 giugno-20 luglio) e 164 ore di voga, con una media giornaliera di km. 37,500 ed oraria di km. 5. Una cifra quanto mai significativa: il Pizzoglio calcola di aver dato circa 590.400 colpi di pagaia. Ecco l'itinerario dell'interessante viaggio: Torino - Palazzolo - Pavia - Sesto Calende - Magadino - Bellinzona - Magadino - Locarno - Cannero - Pallanza - Lago di Mergozzo - Feriolo - Stresa - Belgirate - Meina - Sesto Calende - Pavia - Torino.*

Gli equipaggi hanno fatto in Ancona una sosta di quattro giorni, rendendo omaggio al Monumento ai Caduti, visitando la VII Fiera della Pesca, partecipando a regate veliche, ecc.

I croceristi continuano il 25 per Rimini, ove sostano ancora per un pellegrinaggio a Predappio, regate, escursione a San Marino, ecc.

Il 28 luglio, da Rimini a Riccione, per assistere alla inaugurazione della nuova Darsena voluta dal Duce allo scopo di offrire sicuro ormeggio alle imbarcazioni da diporto e da pesca.

Nuova traversata dell'Adriatico da Riccione a Zara, sostando a Zara fino al primo agosto, per poi compiere, dal 2 al 4 agosto, la crociera di ritorno per Lussino e Rovigno a Trieste.

Manifestazione interessante, ben riuscita e bene organizzata, che però poteva pretendere ad un maggior numero di partecipanti, mentre constatiamo con dispiacere che nemmeno quest'anno si è potuta svolgere la progettata crociera motonautica Ancona-Zara per totale mancanza di partecipanti.

Quando pensiamo che negli stessi giorni si è svolta nella Manica e nel Mare del Nord la crociera « Pavillon d'or », con ben 90 grossi motoscafi iscritti, non possiamo fare a meno di rammaricarci per questa nostra completa assenza dal campo del turismo motonautico.

Altre crociere sono state organizzate nel Mar Tirreno, e particolarmente ben riuscita quella da Anzio a Capri della Lega Navale Italiana. Vi hanno partecipato ben 13 navi da diporto di vari tipi, tra le quali quattro dei monotipi L.N.I. ideati dall'ing. Lamaro e di cui replicate volte ci siamo occupati in questa rubrica.

Ecco l'elenco dei partecipanti: *Buriana*, del Conte De Zerbi; *Delfino*, dell'Ing. Vitali; *Silvana*, del Principe Chigi; *Enzo*, dell' Ing. Vincenzo Lamaro; *Mimma*, del sig. Ugo Bani; *Mizar*, del Prof. Egidi; *Pinta*, del Conte Brengola; *Siriò II*, del sig. Lofonte, ed i tre monotipi L.N.I., numeri 1, 3 4, comandati rispettivamente dal Ten. Schirru, dal Ten. Moretti e dall'Ing. Bordoli.

Anche la Sede Centrale di Genova del R.Y.C.I. ha organizzato, dal 22 luglio al 10 agosto, regate di crociera da Genova a Lerici, Viareggio, Livorno, Porto Santo Stefano, Livorno, S. Margherita Ligure.

Turismo nautico... in gondola.

Quando c'è la buona volontà e la passione, si può andar per mare e compiere notevoli tragitti in tutti i modi. Merita perciò di essere segnalata la crociera non comune da Venezia ad Ancona, un terzo nelle acque interne e due terzi in mare aperto, compiuta su una semplice gondola a fondo piatto, da otto appartenenti al Dopolavoro delle Assicurazioni Generali di Venezia, crociera voluta dal Cons. Naz. Luigi Baroffio ed organizzata dal Dott. Bruno Tissi, Presidente il primo e Segretario il secondo del detto Dopolavoro.

Vi hanno partecipato: il Dr. Bruno Tissi, il Dr. Mario Zecchin e i Signori Umberto Giade, Guido Gavagnin, Ermenegildo Molin, Giuseppe Ongania, Ferruccio del Turco e Virgilio Gavagnin.

Partiti da Venezia sabato 8 luglio, in tredici ore di voga raggiungevano – nella stessa giornata – Goro, nel delta del Po, avendo compiuto 78 km. di percorso. Il giorno seguente affrontavano il mare aperto, che si mostrò deliberatamente ostile all'imbarcazione, non fatta per affrontare le sue collere. La tappa Marina di Ravenna - Rimini si dovette spezzare con una sosta di 24 ore a Bellaria. Tappe ancora a Cattolica, Senigallia e finalmente il venerdì, dopo sei giorni, in Ancona, per consegnare a quel Federale il messaggio avuto dal Federale di Venezia.

ROBERTO DEGLI UBERTI

VARIE

LE OLIMPIADI DELLA CIVILTÀ

DUE CONCORSI PER I TRASPORTI INTERNI DELLA "E. 42"

L'Ente per la Esposizione Universale di Roma ha indetto due concorsi per i trasporti nella zona della grande rassegna, poiché si vuole che i suoi visitatori siano trasportati con i mezzi più comodi, più moderni, più belli che l'ingegno e l'industria possano produrre nel campo dei trasporti individuali e collettivi.

Il primo concorso concerne la presentazione di idee originali realizzabili per il trasporto collettivo e individuale di persone nell'interno dell'E. 42.

È lasciata ai concorrenti la maggiore libertà di scelta fra i diversi sistemi e mezzi di trasporto. A richiesta, l'Ente consegnerà ai concorrenti una planimetria quotata della zona in scala 1 : 3.500, ed il testo del bando.

I concorrenti dovranno, entro le ore 12 del 30 settembre 1939-XVII, far pervenire alla sede dell'Ente (Via Quattro Fontane, 20, Roma) una relazione scritta e firmata, che illustri chiaramente l'idea proposta e che metta l'Ente in condizione di poterla eventualmente realizzare.

Le relazioni e gli eventuali allegati devono essere chiusi in doppia busta, l'esterna con l'indirizzo dell'Ente, l'interna con la indicazione: « Concorso per idee per i trasporti nell'E. 42 ».

La Commissione giudicatrice – nominata dal Presidente dell'Ente – tenuto conto della originalità delle idee e delle loro possibilità di realizzazione – procederà alla classificazione di esse.

Il concorso dispone di 10 premi; uno di 10.000 lire, uno di 5000, uno di 3000, due di 2000, cinque di 1000.

Il secondo concorso concerne la presentazione di un progetto di massima per i trasporti collettivi, e di un progetto di massima per i trasporti individuali. Ampia libertà di scelta nei sistemi e mezzi di trasporto è lasciata ai concorrenti.

Lo sviluppo della rete stradale dell'E. 42, che è di 30 km., e la sua area di circa 400 ettari, richiedono che sia messo in opera un sistema di trasporti atto a compiere con grande larghezza il servizio di trasporto di ingenti masse di visitatori e che offra quanto di meglio e di più originale possono dare l'ingegno e l'industria italiana.

I mezzi di trasporto devono rispondere ai seguenti requisiti: comodità; massima visibilità; protezione dal sole e dalle intemperie; rumorosità ridotta ed assenza di molestie dovute a fumo ed esalazioni per i passeggeri e per i pedoni; sicurezza di impianti e di funzionamento, oltre che della circolazione pedonale, così che sia evitato ogni pericolo per la folla dei visitatori.

L'Ente dell'E. 42 mette a disposizione dei concorrenti i seguenti documenti: testo del bando, planimetria generale 1 : 2000 ed 1 : 3500 (trasporti collettivi) e 1 : 3500 (trasporti individuali), con indicazione delle zone da servire e, per i trasporti collettivi, delle direttrici di massima da percorrere; sezioni delle strade principali; nota illustrativa dell'Esposizione. I documenti potranno essere ritirati presso la sede dell'Ente – Via Quattro Fontane, 20 – dalle 11 alle 13 dei giorni feriali.

I progetti devono comprendere elaborati tecnici sul sistema proposto, planimetria 1 : 2000, profilo dei percorsi all'1 : 2000 per le lunghezze e 1 : 200 per le altezze, e ciò per i trasporti collettivi; descrizione particolareggiata e disegni in scala del materiale mobile, degli impianti ed installazioni, dati sulla frequenza, velocità, intensità di traffico, schema del servizio normale e di quello delle ore di punta per i trasporti collettivi; piano economico finanziario per l'impianto e l'esercizio, che metta in evidenza gli utili o le perdite previste, in relazione anche alla utilizzazione – che deve essere prevista – degli impianti e materiali ad Esposizione chiusa.

In caso di presentazione di più di un progetto da parte di un singolo concorrente, l'intera documentazione dovrà essere presentata per ciascun progetto.

I progetti dovranno essere firmati in ogni elaborato ed accompagnati dalla indicazione del nome e domicilio del concorrente, da copia dell'atto di nascita e certificato di cittadinanza, se il concorrente è persona fisica; se è Società, dal certificato del Consiglio Provinciale Economia Corporativa, attestante la costituzione e la sede sociale nel territorio dello Stato con l'atto di nomina del rappresentante della Società e con l'atto di nascita.

I progetti devono essere chiusi in doppia busta: una con l'indicazione dell'Ente, l'altra chiusa e sigillata con la indicazione « Concorso per il progetto trasporti collettivi, o « Concorso per i trasporti individuali ».

I progetti devono pervenire alla Presidenza dell'E. 42 non più tardi delle ore 12 del 30 novembre.

La Commissione giudicatrice nominata dal Presidente dell'E. 42 esprimerà il giudizio definitivo, depositando la sua relazione, entro due mesi dalla scadenza del bando, in ordine all'assegnazione dei premi, da effettuarsi con provvedimento insindacabile del Presidente dell'E. 42.

I premi sono i seguenti: uno di 50.000 lire; uno di 25.000; uno di 10.000 per i progetti dei trasporti collettivi; uno di 30.000, uno di 20.000, uno di 10.000 lire per i progetti dei trasporti individuali.

A complemento del suddetto bando di concorso giova chiarire che per *trasporto collettivo* s'intende

il contemporaneo spostamento di masse di visitatori, come può essere effettuato da tramvie, trenini, piattaforme mobili, ecc.; mentre per *trasporto individuale* s'intende, di massima, lo spostamento di esigui gruppi di persone (non oltre quattro), costituenti una unità staccata dalla massa anonima dei visitatori (gruppi familiari, di amici, ecc.). Fra i trasporti individuali sono naturalmente compresi anche quelli, di grande importanza per l'Esposizione, destinati allo spostamento di una sola persona, la quale dovrebbe provvedere direttamente alla loro guida.

I concorrenti tengano presente che tutte le Esposizioni, per le distanze da percorrere e per la successione delle sensazioni che suscitano, stancano notevolmente i visitatori: tengano, altresì, presente che a costituire il pubblico delle Esposizioni concorrono forti percentuali di vecchi, donne, bambini, e di persone che han fretta e spesso, potendo disporre di poco tempo, vogliono utilizzare nel modo migliore, più piacevole e riposante, la loro giornata, spesso compresa fra due notti di viaggio.

Tutto ciò non deve far dimenticare però che l'Esposizione Universale di Roma, pur dovendo offrire ampia disponibilità di mezzi di trasporto individuali e collettivi, sarà giornalmente percorsa, nel periodo aprile-ottobre 1942, da masse di visitatori a piedi, alle quali deve esser garantita la sicurezza di circolare con tranquillità, senza preoccuparsi del traffico, soprattutto agli incroci ed agli attraversamenti.

I concorrenti tengano anche presente che le esigenze dei trasporti nell'interno di una Esposizione sono assai differenti da quelle dei comuni trasporti urbani. In particolare deve essere curata la maggiore possibile visibilità laterale e verso l'alto; che deve conciliarsi con la possibilità di riparare integralmente i passeggeri dalla pioggia e dal sole.

I mezzi di trasporto devono rispondere alle maggiori esigenze di estetica e di decoro, in armonia con la destinazione della zona che debbono servire.

L'Esposizione Universale di Roma, che il Duce ha definito «Olimpiade della Civiltà», non sarà fine a se stessa, ma si trasformerà in un futuro quartiere cittadino; e perciò la più gran parte dei suoi edifici, e dei suoi impianti e servizi avranno carattere definitivo.

Il profilo di questo terreno originariamente ondulato, che dista circa 7 chilometri da Piazza Venezia, è stato notevolmente modificato mediante vasti movimenti di terra. Come risulta dall'esame delle quote, le pendenze delle strade principali sono contenute entro limiti del 4 %. Solo in qualche punto, e per brevissimi tratti, la pendenza raggiunge il 6 %.

L'estensione dell' E. 42 è di circa 400 ettari, per cui essa risulta la più vasta fra quelle finora tenute nelle varie città del mondo, se si eccettua l'Esposizione di New York, che è di ettari 460, ma comprende più di 60 ettari di lago preesistente.

Dei 400 ettari complessivi dell' E. 42, 100 ettari circa verranno destinati a costruzioni, mentre gli altri 300 comprenderanno strade e piazze, laghi centrali, specchi d'acqua, viali, boschi, parchi e giardini, parcheggi speciali per automobili, terreni liberi circondanti gli edifici. I giardini ed i parchi avranno una estensione pari ad un terzo circa dell'area totale: l'E. 42 sembrerà, quindi, emergere, con i suoi edifici, da una immensa cornice di verde. La lunghezza delle strade principali nell'interno dell'Esposizione sarà di

circa km. 30; la superficie complessiva delle strade e delle piazze misurerà mq. 880.000. Le tubature dell'acqua, i cavi elettrici e telefonici ecc., saranno raccolti entro ampie gallerie di servizio, aventi una lunghezza di circa 19 km. La rete delle fognature principali, misurerà oltre 21 km. L'approvvigionamento idrico della zona consisterà in 320 litri al secondo, corrispondenti a circa 39.000 mc. al giorno.

Numerosi sono i trasporti che collegheranno la zona dell'E. 42 con il centro della città. Principalissimo fra questi, la ferrovia di penetrazione, che, partendo dalla nuova Stazione di Termini e toccando il Colosseo, il Circo Massimo e Porta San Paolo, raggiungerà, con un percorso di circa 11 km., il cuore dell'Esposizione. Due Stazioni, una di arrivo ed una di partenza, sono previste proprio al centro della zona, di fronte ai laghi, ai margini della Via Imperiale. Una Stazione sussidiaria, destinata alle merci, sarà aperta presso la Via Laurentina. L'intero percorso sarà compiuto in poco più di 10 minuti, con una potenzialità di trasporto della ferrovia, in ciascuno dei due sensi, di oltre 25.000 passeggeri-ora. Naturalmente il traffico tra l'Urbe e l'E. 42 graviterà anche, ed in modo particolare, sulle strade che raggiungeranno la zona dell'Esposizione in punti diversi, onde smistare il numero delle macchine, secondo la loro destinazione.

La principale strada di accesso sarà la Via Imperiale, di grandiose dimensioni, che, entro la zona dell'Esposizione, supererà i 100 metri di larghezza. Questa arteria partirà dal cuore di Roma e, dopo avere attraversata l'Esposizione, proseguirà verso il mare, saldandosi alla nuova Via Litoranea.

Oltre alle vie terrestri, sarà utilizzato, quale opportuno mezzo di comunicazione con l'E. 42, il corso del Tevere, non che il grande Idroscalo e Aeroscalo della Magliana.

Ai parcheggi pubblici e privati per autoveicoli si destina, alle Sette Porte dell'Esposizione, un'area complessiva capace di ospitare circa 15.000 vetture.

Per l'attrezzatura degli impianti elettrici è stata predisposta una rete di linee e di cabine di trasformazione capaci di fornire una potenza complessiva di 80,000 Kv/oh, compreso il funzionamento dei mezzi di trasporto elettrici.

L'asse dell'Esposizione sarà costituito dalla Via Imperiale, che avrà una duplice spalliera di pini marittimi, disposti a macchia, come nelle vie Consolari dell'antica Roma. La Via Imperiale avrà ai suoi lati numerose strade parallele e sarà tagliata da alcune trasversali, la più importante delle quali allaccerà il Piazzale delle Corporazioni alla Chiesa.

Lungo il percorso della Via Imperiale si apriranno le Piazze principali, che comporranno il maggiore complesso urbanistico dell'Esposizione La maggiore sarà la Piazza Imperiale, che copre una superficie di circa m. 300 × 130. Al suo centro si alzerà l'obelisco dedicato alla memoria di Marconi, ed ai lati sorgeranno cinque grandi edifici in marmo, destinati a Mostre delle Arti e della Scienza, a Mostra Etnografica ed a Cinema-Teatro.

Oltre la zona dei laghi, un arco, costruito in alluminio, sorpasserà la Via Imperiale, dominando così tutto il panorama dell'Esposizione.

Fra le costruzioni più notevoli, destinate a vivere oltre la durata dell'Esposizione, ricordiamo il Palazzo della Civiltà Italiana, che raggiungerà l'altezza di circa 70 metri. Nell'interno di esso dovrà trovare, in sintesi, la sua più alta espressione tutto ciò che la Civiltà Italiana ha prodotto in ogni settore del-

l'umana attività. Altro edificio di notevole interesse, soprattutto per quanto riguarda i trasporti, è quello destinato ai Ricevimenti ed ai Congressi, con un Salone centrale cubico di 39 metri di lato. Anche la Chiesa costituirà un centro di attrazione.

Altri edifici importantissimi agli effetti del traffico e del movimento dei visitatori saranno quelli destinati alla Mostra delle Comunicazioni, agli uffici del Commissariato e dell'Ente, alle Mostre dell'Economia corporativa, dell'Agricoltura, del Partito, dell'Abitazione e della Cristianità.

L'insieme degli edifici destinati alle Nazioni estere troverà posto ai lati della Via Imperiale e sulle rive del Lago. Gli edifici avranno, nella loro grande maggioranza, carattere temporaneo, ma, per la loro posizione, per il notevole interesse che presenteranno e per la nobile tradizione italiana di larga ospitalità, dovranno essere serviti da mezzi di trasporto comodi e frequenti.

Saranno ricercati inoltre, dai visitatori delle Esposizioni, le zone arboree, il parco dei divertimenti e i luoghi di ristoro.

Oltre ai ristoranti veri e propri l' E. 42 presenterà, per gli amatori delle specialità regionali, le trattorie tipiche raggruppate a due o a tre in uno stesso quartiere, secondo le loro affinità. E con le trattorie vi saranno anche le cantine tipiche e tutto quel complesso di attrazioni a carattere provinciale e regionale, che sono poi, in definitiva, l'espressione genuina dello spirito e del gusto della nostra gente. Tutti questi centri di attrazione, sparsi un poco dovunque, dovranno essere collegati con opportuni mezzi di trasporto.

In definitiva, i partecipanti ai concorsi tengano presente che, in ciascun centro dell'Esposizione, il visitatore deve avere la possibilità di raggiungere agevolmente un mezzo di trasporto che sia in grado di condurlo, direttamente od indirettamente, agli altri centri dell'Esposizione, oltre i principali, già sommariamente nominati.

Per quanto si riferisce alla affluenza di visitatori, i concorrenti potranno trarre elementi di giudizio e di previsione dall'esame della seguente tabella, che offre dati statistici relativi a precedenti Esposizioni.

Esposizione	Superficie ettari	Durata giorni	Numero complessivo dei visitatori	Media giornaliera dei visitatori	Punta massima dei visitatori
Parigi 1889	100	135	32 milioni	235 mila	420 mila
» 1900	100	212	48 milioni	230 mila	600 mila
» 1925 (Arti decorative)	—	195	15 milioni	77 mila	285 mila
Coloniale di Parigi 1931	100	193	33 milioni	170 mila	567 mila
Bruxelles 1935	125	190	21 milioni	110 mila	—
Parigi 1937	110	150	30 milioni	200 mila	465 mila

Nella tabella seguente sono invece indicate, per alcune delle Esposizioni medesime, le affluenze globali di passeggeri su alcuni dei più caratteristici mezzi di trasporto.

Esposizione	Mezzo di trasporto	Persone trasportate
Parigi 1900	Ferrovia Decauville	2.635.000
	Nastro trasportatore	6.654.000
Coloniale di Parigi 1931	Ferrovia a scartamento ridotto	1.736.000
	N. 58 vetture elettriche ad accumulatori	1.094.000
Bruxelles 1935	N. 60 taxi	211.830
Parigi 1937	Ferrovia Decauville	1.852.000
	Battelli-vedetta sulla Senna	3.000.000

Altri elementi presi in esame dimostrano che, in media, il numero delle persone che si valgono dei vari mezzi di trasporto nell'interno delle esposizioni di una certa vastità oscilla dal 10 al 20% del numero totale dei visitatori. Questa percentuale sarà probabilmente maggiore nel caso dell'Esposizione di Roma, data la sua notevole estensione e l'andamento non pianeggiante del suo terreno.

Queste, in linea indicativa, le caratteristiche fondamentali che, unitamente ai dati offerti dalle planimetrie e dalle sezioni allegate, i concorrenti dovranno tener presenti nel predisporre il loro progetto.

Per ora, si tratta solo di un progetto di massima, il quale, più che studiare le singole applicazioni, tenga conto della grandiosità del problema generale e lo risolva in modo tale che i trasporti nell'interno dell'Esposizione non siano soltanto comodi e largamente sufficienti, ma costituiscano, essi stessi, una delle principali attrattive dell'Esposizione.

L'Ente è fin da ora a disposizione dei concorrenti per ogni eventuale chiarimento, e, occorrendo, permetterà una o più visite della Zona ove sorge l'Esposizione, affinché i concorrenti stessi possano rendersi conto della natura dei luoghi, delle distanze da superare e del prevalente carattere di grandiosità e di monumentalità dell'Esposizione Universale di Roma.

Santa Eufemia e Rosarno bonificate.

A *Le Bonifiche di Santa Eufemia e di Rosarno*, Giuseppe Medici e Paolo Principi hanno dedicato un ragguardevole volume in -8° (Bologna, Zanichelli, 1939-XVII, L. 60), corredato da 54 tavole fuori testo e da 5 grandi carte geolitologiche, corografiche e pluviometriche, passando in diligente rassegna l'ambiente fisico, le opere idrauliche e l'agricoltura nella bonifica di Santa Eufemia; l'origine e la costituzione geologica della Piana di Rosarno; l'idrologia, i lavori di bonifica idraulica, il terreno agrario e la produzione agricola della vasta plaga.

In appendice sono offerti copiosi dati statistici a positiva documentazione del testo, relativamente all'una e all'altra bonifica. Ma la documentazione più

eloquente è costituita dalle numerose riproduzioni fotografiche, rappresentanti l'aspetto dei luoghi prima, durante e dopo la bonifica. Basta, a ragion d'esempio, dare un'occhiata alla tavola 5ª, che rappresenta la piana di Santa Eufemia prima e alla 38ª che la rappresenta dopo compiuta l'opera di redenzione, per restarne profondamente impressionati e benedire coloro che questo miracolo hanno voluto e realizzato.

Il libro d'oro dei Laghi italiani.

È questo il titolo di una veramente aurea scelta di riproduzioni di fotografie dei Laghi dell'Italia Settentrionale, pubblicata dalla Casa Editrice F. Bruckmann di Monaco di Baviera (*Walter Amstutz, Das goldene Buch der italienischen Seen*, marchi 9,50). Sono 40 splendide vedute di noti artisti dell'obbiettivo (E. Ruedi, P. Ammann, E. Steinemann, A. Steiner, ecc.), egregiamente riprodotte in grande formato. « Una pace indescrivibile, un sogno d'acque chiare », com'è detto nell'introduzione, e un bel libro per ricordo e per regalo.

Le forze armate dell'Italia fascista.

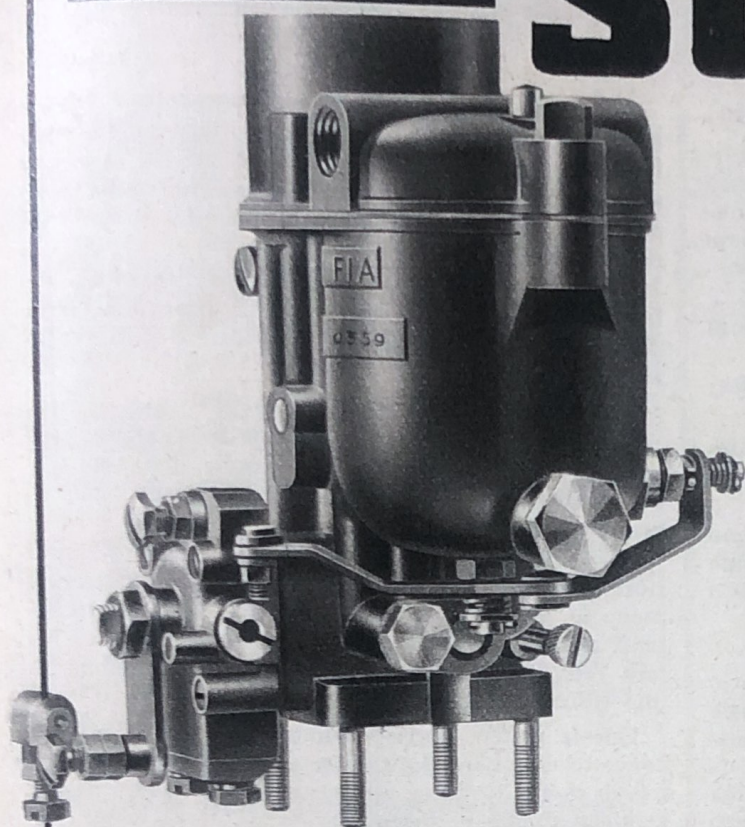
In quest'ora di particolare tensione per la storia d'Europa e del mondo, Tomaso Sillani, direttore della *Rassegna Italiana*, ha pubblicato – editrice la sua rivista – un volume di circa 350 pagine in-8º grande, dal titolo *Le forze armate dell'Italia fascista*.

Il volume, per cui S. E. Pietro Badoglio, Maresciallo d'Italia, ha dettato una breve, ma efficacissima prefazione, comprende studi e documenti raggruppati secondo la materia a cui si riferiscono, e cioè *fasti militari*, *esercito*, *marina*, *aeronautica*, *milizia*, *nazione in guerra* e *varie*. In 29 capitoli, che recano la firma dei più noti scrittori militari, come Pariani, Baistrocchi, Bollati, Maravigna, Tosti, ecc., ciascuna delle suddette materie è svolta in ogni suo particolare aspetto, con una competenza di cui è suprema garanzia il nome di ogni collaboratore. T. Sillani ha inquadrato la vasta trattazione in una lucida premessa e il conte Volpi di Misurata, presidente della Confederazione Fascista degli Industriali, l'ha conclusa con un capitolo sull'autarchia e l'industria, per il potenziamento delle nostre forze armate. Quattro carte presentano i teatri dell'ultima guerra italo-austriaca, della guerra di Spagna, per la conquista dell'Etiopia e per l'occupazione dell'Albania.

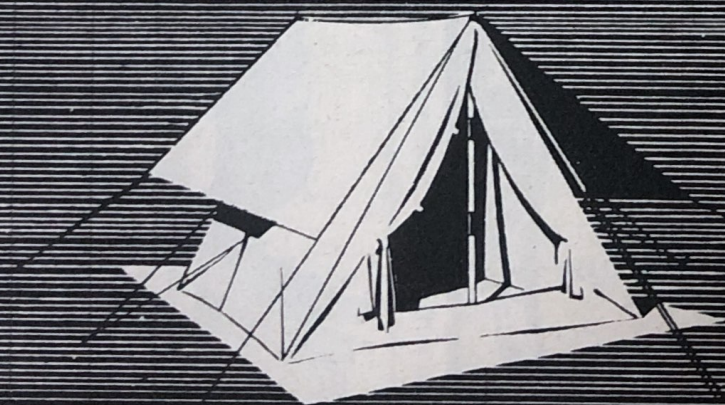
Il volume si legge con avida curiosità; e non solo i competenti in materia, ma ogni Italiano cui siano presenti i sommi interessi del Paese, può attingervi la più consolante certezza sull'esito dei supremi cimenti a cui la Patria fosse chiamata.

Se ogni Socio della C. T. I. ce ne procurasse un altro...

Leggete a pag. 1263

fabbricato interamente in Italia

SEDE:
TORINO - Via Nizza, 133

STAZIONI DI SERVIZIO:
ROMA - Via Claudio Monteverdi, 25
MILANO - Via Ruggero Boscovich, 57
BOLOGNA - Via Roma, 22
NAPOLI - Via G. Arcoleo, 18
FIRENZE - Piazza Cavour, lettera A

GENOVA - PARMA - REGGIO EMILIA
MODENA - BARI - CATANIA - PALERMO
ed altri centri principali

COMUNICAZIONI

A proposito di biglietti di abbonamento.

Un interrogativo viene posto sovente dal pubblico, quando, confrontando il prezzo del biglietto di abbonamento intera rete con quelli degli abbonamenti a zone più ristrette, non trova proporzione di prezzo, trova anzi che questi ultimi, in proporzione, costano di più.

Per chiarire il fatto occorre qualche succinta spiegazione.

Noi abbiamo in distribuzione, sulle nostre ferrovie statali, diversi tipi di abbonamento:

a) abbonamenti ordinari, che vengono richiesti, in genere, dal viaggiatore per una linea o per un tratto di linea;

b) abbonamenti a serie e a zone, più o meno estese, con itinerario prestabilito, che comprende determinati gruppi di linee secondo un concetto provinciale, regionale o pluriregionale;

c) abbonamenti per l'intera rete.

Il prezzo dei biglietti di abbonamento ordinario è calcolato in base ad apposita tariffa differenziale fortemente degressiva. Le linee della rete sono suddivise in tre categorie secondo l'intensità del traffico e nel senso che il prezzo, stabilito di norma in base alle linee di maggior traffico, viene ridotto di una certa percentuale quando si tratta di linee di minor traffico.

Il prezzo dei biglietti di abbonamento a serie è calcolato, prendendo a base la tariffa degli abbonamenti ordinari, e poi applicando su di essa una ulteriore riduzione, la quale, a seconda della serie dell'abbonamento, va da un minimo del 30% ad un massimo del 40%.

Con criteri analoghi è stabilito il prezzo di abbonamento all'intera rete, cioè in base alla tariffa degli abbonamenti ordinari, applicando poi la riduzione del 47%.

Dimodoché, riassumendo, troviamo:

che, data la forte degressività della tariffa, vengono favorite specialmente le lunghe distanze;

che si cerca di far pagare meno alle linee di minor traffico;

che, in confronto, con l'applicazione di ulteriori percentuali di riduzione, si cerca di far pagare meno in proporzione man mano che le zone diventano più vaste: ecco perché l'abbonamento all'intera rete, ossia della zona più vasta, beneficia di una riduzione del 47%.

Questi criteri corrispondono, del resto, ad un concetto commerciale. Chi acquista maggiore quantità di merce o merce all'ingrosso paga meno di chi acquista merce al dettaglio.

D'altra parte, mentre l'utilizzazione di un abbonamento ordinario o a zona ristretta è massima,

l'utilizzazione, invece, di un abbonamento di zona più vasta è minore: quanti sono i casi di abbonati di queste zone che praticamente utilizzano l'abbonamento solo per le linee principali!

Tutto ciò spiega come non si possa partire dal concetto che l'abbonamento per una zona che è metà dell'intera rete debba costare la metà, e non qualcosa di più.

Servizio diretto viaggiatori e bagagli italo-svizzero-inglese via Colonia.

Ordinariamente i viaggiatori che dall'Italia debbono recarsi in Inghilterra seguono la via francese. Molti ignorano che si può anche viaggiare per via svizzera-germanica sulla quale esiste un ottimo servizio diretto, per il quale si rilasciano anche biglietti diretti. Di recente tale servizio è stato completamente riorganizzato.

Facilitazioni ferroviarie per S. Remo, Ospedaletti e Bordighera.

Di recente sono state concesse per dette località le seguenti facilitazioni:

1° Rilascio di biglietti di andata-ritorno stagionali, validi 60 giorni, dal 1° al 20 agosto e dal 21 novembre al 10 dicembre.

2° Rilascio di biglietti di andata-ritorno per manifestazione (validità 5 o 10 giorni secondo la distanza), dal 30 agosto all'8 settembre e dall'11 dicembre al 20 dicembre.

Francobolli commemorativi.

Con recente decreto del Ministero delle Comunicazioni è stata riaperta la vendita presso l'Ufficio Filatelico dei francobolli fuori corso delle serie commemorative dei Centenari degli Uomini illustri, di Guglielmo Marconi e della Mostra Augustea della Romanità. I prezzi sono stati fissati in misura lievemente superiore al valore facciale, compreso il soprapprezzo per quelli che ne erano gravati.

Pieghi di stampe soggette a diritti di confine.

Il Ministero delle Comunicazioni – Direzione Generale delle Poste e dei Telegrafi – partecipa che attualmente sono esenti dal pagamento dei diritti di confine le sole stampe qui di seguito elencate:

a) le carte geografiche, idrografiche, orografiche, geologiche, marine e simili stampate in lingua estera su carta o su cartone in fogli sciolti;

b) i giornali di data recentissima, esclusi quelli illustrati e di moda;

c) la musica litografata o stampata, in fogli o in fascicoli sciolti o legati alla rustica;

d) i libri stampati in lingua diversa dall'italiana, sciolti o legati con copertina di cartone, ricoperti di carta o di tela e col titolo stampato all'esterno della copertina, o legati alla rustica.

Sono assoggettati invece al controllo doganale e quindi al pagamento dei diritti di confine tutte le stampe provenienti dall'estero che non rispondono alle predette caratteristiche.

Telegrammi per i militari in Albania.

Alle condizioni qui appresso indicate è stata istituita una nuova categoria di telegrammi privati diretti a militari dislocati in Albania:

1) devono portare nel principio del preambolo l'indicazione « Albania »;

2) l'indirizzo deve essere preceduto dall'indicazione Milit, e seguito dal nome della località di destinazione, se conosciuta, oppure la semplice indicazione « Albania »;

3) la tariffa è stabilita in dieci centesimi-oro per parola, con minimo di dieci parole tassate, oltre la tassa di ricevuta di centesimi 25.

4) dei servizi speciali è ammesso solo quello della risposta pagata.

Questa nuova categoria di telegrammi Milit è ammessa anche per le corrispondenze private spedite da militari albanesi che prestano servizio in Italia. Su detti telegrammi però è necessario il visto del Comandante di Compagnia, del reparto o distaccamento presso cui i militari prestano servizio.

I telegrammi in parola sono consentiti anche se diretti a Comandi militari in Albania per chiedere notizie di militari dipendenti, ovvero per comunicazioni da farsi a detti militari.

Agli effetti della tassazione tutto l'indirizzo è computato per quattro parole, qualunque sia il numero delle parole effettive che lo compongono.

Lettere-telegrammi per la Repubblica di S. Marino.

L'ufficio di S. Marino è stato ammesso al servizio delle lettere-telegrammi notturne interne. La tassa e le condizioni sono quelle vigenti nelle relazioni interne del Regno.

Telegrammi privati per Spagna e Marocco spagnolo.

Non è più ammesso nei telegrammi privati l'uso del linguaggio convenuto e cifrato.

Corrispondenze per la Spagna.

Con la soppressione dell'Ufficio di Concentramento della Posta militare aerea, le corrispondenze via aerea a destinazione della Spagna dovranno portare l'indicazione della località di destino e non più quella di « Posta speciale 500 », ed essere munite della francatura per l'estero e della sopratassa aerea europea.

Pacchi postali contenenti caffè.

Il Ministero delle Finanze ha consentito che i pacchi postali non superiori a 10 kg., contenenti caffè, spediti in dono, senza quindi trasferimento di valuta, a consumatori non commercianti, e provenienti direttamente dal luogo di residenza dell'originario mittente, siano ammessi allo sdoganamento senza bisogno della licenza ministeriale o del buono di sdoganamento del Comitato Interfederale per la distribuzione del caffè. Il limite di 10 kg. deve intendersi per ciascun destinatario.

Servizio dei Conti Correnti Postali negli uffici di Posta militare in Albania.

È stato istituito con i seguenti limiti massimi:

Accettazione di versamenti. – L. 50.000 se effettuati da Comandi militari, e L. 10.000 se da singoli militari.

Pagamento degli assegni localizzati. – L. 50 se tratti da qualsiasi correntista inscritto negli Uffici Conti Correnti del Regno a favore dei singoli militari; L. 1000 se tratti dall'Amministrazione delle P. T. per rimborso di vaglia e di assegni scaduti a favore di Comandi militari. Non è ammesso il pagamento degli assegni all'ordine.

V.19 39

2500 S.
6 c. 2500 S.
Alfa Romeo
la vettura sportiva che consente
le più alte medie chilometriche
VELOCITÀ massima 155 Km. ora circa
CONSUMO litri 16.5 circa ogni 100 Km..
PREZZO L. 79.500 franco filiali Italia
ALFA-ROMEO
MILANO

I GENOVESI E LE ROSE DI PESTO

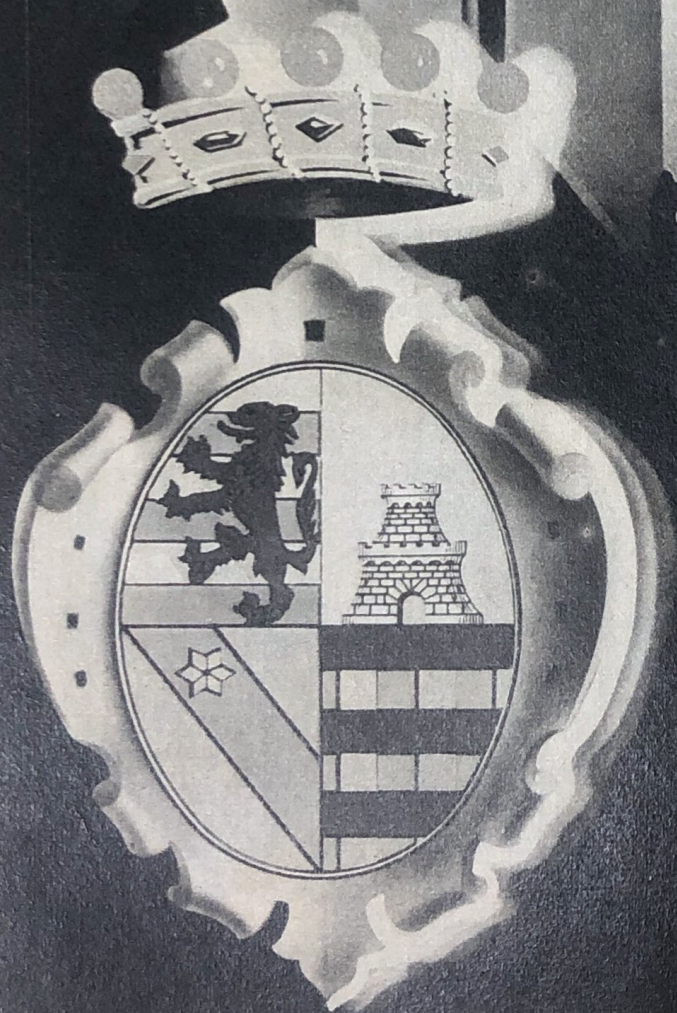
Non... mugugnate, Genovesi frequentatori delle fragranti trattorie di Sottoripa, nessuno insidia, sia pure con petali di rosa, il condimento per cui vanno famose le vostre trenette: Pesto, nel golfo di Salerno, è il paese delle rose che da duemila anni almeno vi sbocciano infinite intorno al tempio di Nettuno.

Il tempio è una meravigliosa rovina, ma le rose splendono e odorano come al tempo dei Cesari quando tutta la messe veniva portata a Roma per ornare i simulacri degli Dei ed il trionfo dei vincitori o per cadere dall'alto, durante orgiastici conviti, sui cortigiani che alle volte restavano soffocati sotto la pioggia dei petali olezzanti.

Ahimè sì, la nequizia umana si è servita di cose belle e soavi per spegnere la fiamma della vita: profumi mortiferi, vini drogati e perfino dolciumi al... cianuro di potassio come quelli serviti a Rasputin che ne mangiò però a dozzine senza neppure un doloretto di ventre. Ma finì male lo stesso.

Lasciamo questi orrori ed andiamo a cercare associazioni più allegre per esempio... nella vetrina del pasticcere dove cioccolata, caramelle, torte, frutta candite ecc. ecc. sono membri di un'infinita famiglia di squisite cose con un padre unico: lo zucchero.

Ben altre benemerenze ha però lo zucchero nel campo dell'alimentazione sia del bambino che dell'adulto, come materiale di risparmio, per le sue eccezionali proprietà energetiche e per la rapidità con cui ripara alle perdite dell'organismo generando al tempo stesso calore.

Volendo ritornare alle rose ricordiamo lo « zucchero rosato » dei Genovesi e... per oggi basta!

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLV – NUMERO 9 SETTEMBRE 1939 – XVII E. F.

LA PROTEZIONE DELLE BELLEZZE NATURALI

LA NUOVA LEGGE

Il volto della patria dev'essere salvo dagli attentati di coloro che si preoccupano dei loro interessi affaristici. Il nostro paese è il più bello del mondo, e tale deve rimanere ad ogni costo.
MUSSOLINI (1).

Questa nuova legge « vuol provvedere – così si espresse il Ministro dell'Educazione Nazionale nella relazione alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni – alle cosiddette *bellezze naturali e panoramiche* in modo più efficace e più compiuto di quello nel quale erano protette dalla legge 11 giugno 1922, 11°, 778 ». E, continuando, ne enumerò deficienze e lacune, già poste in rilievo dal *Comitato nazionale per la difesa dei monumenti e del paesaggio*, il quale, nel convegno indetto il 1° febbraio 1931 dall'allora Touring Club Italiano, fece voti che la legge del '22 fosse resa « più rispondente all'altissimo fine della protezione della singolare bellezza paesistica d'Italia, e quindi modificata in quelle disposizioni che, durante gli otto anni in cui è in vigore, si sono manifestate insufficienti » (2).

Questi voti, trasmessi subito dopo al Ministero dell'Educazione Nazionale, hanno avuto, dopo altri otto anni, la ventura d'incontrarsi con la illuminata e fattiva energia di Giuseppe Bottai, al quale non potevano sfuggire, come non sono sfuggiti tanti altri gravi problemi del suo Ministero da lui sollevati e magnificamente risolti.

Questa nuova legge di tutela paesistica contiene molte novità, che cercheremo di esporre brevemente.

(1) Parole rivolte ai Sopraintendenti alle antichità e all'arte medioevale e moderna, nel luglio del 1938-XVI.
(2) Ved. *Le Vie d'Italia*, dell'aprile 1931-IX, pp. 281 e segg.

Cominciamo, intanto, col notare subito che vi è confermato il principio base della vecchia legge, che, cioè, debba essere insito nella cosa immobile che si vuol tutelare, un *notevole interesse pubblico*. Si è così posto un limite che va scrupolosamente osservato, se non si voglia offendere la legge, e con la legge gl'interessi, o meglio i diritti dei privati sulle proprie cose. Nella comprensione di questo limite sta la maggiore garanzia della buona applicazione della legge, ma stanno anche le maggiori difficoltà. Poiché, in materia così delicata e nuova, può facilmente prendere la mano un'eccessiva sensibilità, e magari un certo spirito campanilistico, per il quale l'amore del natio loco giudichi degno di protezione un qualunque sito del proprio territorio. Ma sono difficoltà che l'esperienza e la pratica sapranno superare, come in gran parte furono superate nei diciassette anni in cui fu in vigore la legge ora abrogata.

Bellezze individue e bellezze d'insieme.

Fermato il principio, si sono contemplati quattro tipi o specie di bellezze: due, dette nella relazione ministeriale *bellezze individue* e *bellezze d'insieme*; distinzione necessaria, imposta dalla diversità delle loro caratteristiche e quindi delle disposizioni positive che debbono disciplinarle.

I. – *Bellezze individue*, quelle che hanno una entità propria e perciò identificabili nei loro confini e nei loro particolari: 1° Le cose immobili che hanno *cospicui* caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica. 2° Le ville, i giardini, i parchi, che, non contemplati dalla legge per la tutela delle cose d'interesse artistico o storico, si distinguono per la loro *non comune bellezza*. Ho sottolineato l'aggettivo *cospicui* e la frase

I CAMPI FLEGREI, VISTI DALLA TERRAZZA DEL PARCO DELLA RIMEMBRANZA (CAPO POSILLIPO).

non comune bellezza, poiché in essi si contiene, a mio avviso, un secondo limite da aggiungersi al *notevole interesse pubblico*, o, se si vuole, un monito contro gli eccessi di giudizio di chi dovrà dare un nome proprio alle cose sottoposte all'impero della legge.

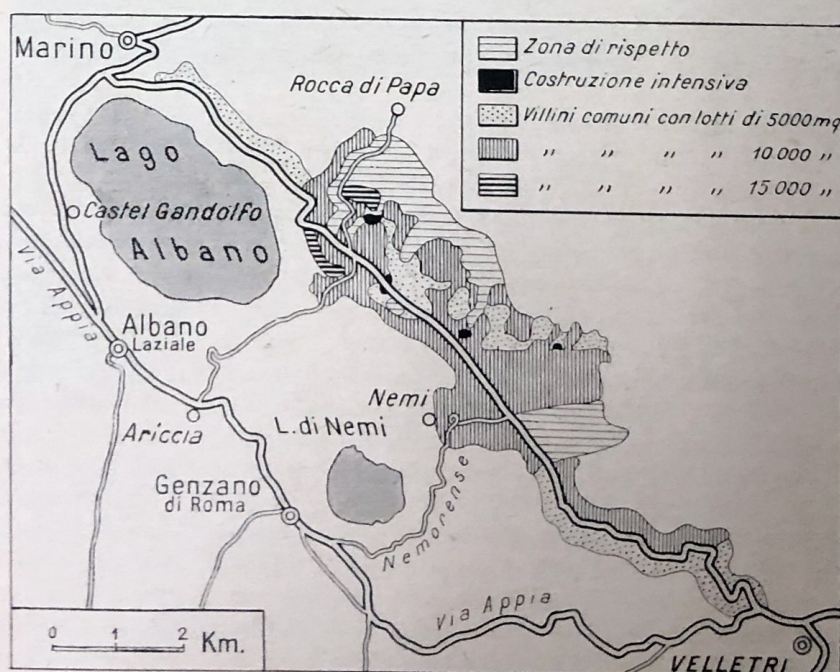
Una novità è certamente nel richiamo alla *singolarità geologica* di certe cose immobili, degne di essere tutelate, non a *causa* della loro bellezza naturale, come disponeva l'art. 1 della vecchia legge, ma solo come eccezionali aspetti della costituzione terrestre e delle sue varie trasformazioni. Era necessario questo richiamo? L'Italia, per la sua conformazione principalmente montuosa e per le sue lunghe riviere, sulle quali digradano, ultime propaggini appenniniche, aspri promontorii e verdi colline, spesso tagliate da valli e da burroni profondi, è ricca, come nessun altro paese in Europa, di singolarissime curiosità geologiche: rupi, guglie, voragini, orridi, caverne, grotte, cascate, laghi, fiumi sotterranei, gole di montagne, scogli basaltici, piramidi di terra, calanchi, blocchi erratici, pietre oscillanti, marmitte ecc., migliaia di cose, insomma, interessantissime, degne di essere tutelate, non solo per il loro interesse scientifico, come dispone la legge con quell'*o* di assoluta distinzione dalle cose aventi cospicui caratteri di bellezza naturale, ma anche e appunto per questa loro bellezza. Poiché è bello tutto ciò che colpisce la fantasia e l'immaginazione, e codeste curiosità geologiche, mentre richiamano la mente umana a considerare le origini del mondo e le sue trasformazioni e le lotte degli elementi e i cataclismi che vi si sono abbattuti, assumono spesso forme grandiose e pittoresche che costringono all'ammirazione.

Ma era necessario questo richiamo alle singolarità geologiche? In certo senso era necessario, giacché si era dubitato che fossero compresi nella vecchia legge; e, per eliminare ogni discussione in proposito, bene si è provveduto a farne una non equivoca dichiarazione. Si era dubitato fin anche che le grotte, di cui si hanno tanti magnifici e grandiosi esempi in Italia, non fossero tutelate in quanto si profondano nelle tenebre del sottosuolo. Ma bastava riflettere per comprendere che tutto ciò che è bello in natura, cioè tale che sarebbe un danno se dovesse distruggersi – sia esso fuori o sottoterra, purché sia visibile o possa essere visto – entrava nella sfera di protezione della legge.

In quanto alle ville, ai giardini, ai parchi, la disposizione è chiarissima: non quelli disegnati da un Tribolo, da un Giulio Romano, da un Vesanzio, da un Pirro Ligorio, da un Bramante, in cui l'arte si è sposata alla natura per creare poemi di luci e di ombre, armonie di fronde e di fontane; e neppure quelli che ricordi nobilissimi, spesso leggendarii, hanno reso famosi di

GENZANO (ROMA) – PANORAMA CON PARTE DEL LAGO DI NEMI: SULLE ALTURE PASSA LA «VIA DEI LAGHI». (*Fot. Alinari*)

generazione in generazione; ma solo quelli che, non potendo essere considerati veri e propri monumenti, e quindi protetti dalla legge di tutela delle cose artistiche e storiche, sono tuttavia interessanti, cioè tali che l'interesse pubblico (notevole, s'intende) non può permettere che siano distrutti. Anzi, non basta che siano interessanti, si vuole di più; si vuole, come abbiamo accennato, che si distinguano per la loro non comune bellezza. Si può anche qui domandare se la dichiarazione fosse necessaria, ricordando che la legge del '22 non ne faceva menzione, eppure le ville, i giardini, i parchi furono difesi, pur non essendo monumenti di arte e di storia. Rispondiamo affermativamente; perché, infatti, appunto per il silenzio della legge, era sorta la questione a proposito di una villa milanese, di recente, purtroppo, distrutta.

Giunti a questo punto, non possiamo non rilevare che si è dimenticato un problema – non da oggi all'ordine del giorno dell'urbanistica moderna – il problema cioè dei giardini, dei prati, degli spazi verdi, delle *zone verdi* insomma, che rappresentano i veri polmoni degli estesi centri di popolazione. Ma forse si è inteso di rinviare la soluzione di questo problema – già energicamente risoluto all'estero, specialmente in Germania e in Inghilterra – ai piani regolatori

PLANIMETRIA DI UN PIANO REGOLATORE PAESISTICO DELLA «VIA DEI LAGHI», NEI CASTELLI ROMANI.

TAORMINA – SCENA PANORAMICA, IN CUI GLI AVANZI DEL TEATRO GRECO SI FONDONO CON GLI ELEMENTI NATURALI IN UNA MIRABILE BELLEZZA D'INSIEME.

quel complesso di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente un valore estetico o tradizionale. Dove si vede che si vuol proteggere *quadri naturali* le cui dimensioni non sono quelle del panorama, e in cui il requisito della bellezza si sposa al requisito della tradizionalità » (art. 1, n. 3). Si hanno così due specie di *bellezze d'insieme*: il panorama, vasto nelle sue linee e nei suoi colori, complesso grandioso di elementi paesistici, concorrenti a formare una armonica ampia bellezza; e il panorama di minore estensione, che si suol chiamare paesaggio, nel quale i requisiti estetici sono goduti più intensamente, quasi che intimi rapporti si siano stabiliti fra l'ambiente e il pubblico: rapporti questi diventati, attraverso i secoli, *tradizionali*.

Due novità, dunque, che pure erano state proposte anche durante la preparazione della legge del '22. La protezione dei *punti vista*, dei quali si occupò in Senato Vittorio Scialoia, da lui chiamati *punti di osservazione*: balconi, logge, dinanzi a cui la natura si apre in tutta la sua bellezza: ingombrarli, chiuderli, renderli inaccessibili, vorrebbe dire rendere impossibile il godimento del panorama. Ma il Senato, come spesso accade, non volle rimandare il disegno di legge alla Camera, per non ritardarne l'approvazione. Ed in quanto al requisito della *tradizionalità*, che rende il paesaggio più interessante e più degno di essere protetto, devo ricordare

o di ampliamento dell'abitato, di cui avremo a discorrere fra breve.

II. – *Bellezze d'insieme*. Sarebbero le bellezze panoramiche. Definirlo è difficile, osserva il Ministro nella sua relazione. « Vi è tanto d'incertezza quanto ve ne trasferisce il concetto stesso di bellezza ». Ed è forse un bene non definirle, poiché è noto di quali errori, nell'applicazione di un dispositivo legale, siano causa le definizioni in un testo di legge. Tuttavia, un tentativo di chiarirne il concetto c'è là dove si dichiara (art. 1, n. 4) che le bellezze panoramiche vanno considerate come *quadri naturali* e vanno protette sia in sé, sia *nel punto vista o belvedere*, accessibile al pubblico e dal quale se ne gode lo spettacolo. « Ma accanto alla bellezza panoramica – si legge nella relazione – si contempla

che già se ne era occupato S. E. Gustavo Giovannoni sin dal 1919 in seno alla Commissione nominata da Pompeo Molmenti, allora Sottosegretario di Stato per le Belle Arti, per preparare la legge che fu poi quella del 1922. A sostegno della sua proposta egli addusse allora un esempio: « Un villaggio alpino, fatto di casette, parte in pietra, parte in legno, aggruppate con libero ritmo, costituenti un elemento di paesaggio non più fatto di bellezza naturale ma per opera degli uomini, che risponde a *un tipo tradizionale*: una volgare fabbrica moderna, piantata là in mezzo senza un criterio di arte e senza un sentimento di rispetto all'ambiente, porterebbe un danno che dev'essere evitato... ». Con ciò egli voleva intendere che vanno comprese fra le cose da difendere anche quelle che, es-

sendo espressione non della natura ma del lavoro umano, hanno essenziale valore paesistico; e questo valore hanno assunto nel tempo e nella inquadratura degli elementi circostanti, nel carattere tradizionale dell'ambiente. Concetto esattissimo, che la Commissione accettò, ma il Ministro del tempo non accolse. Riproduce ora lo stesso concetto la formula del n. 3 dell'art. 1 della recente legge? Comunque, difficoltà non lievi s'incontreranno su questo punto, quando si dovrà applicare la formula al caso concreto.

Restano escluse dalla protezione della legge le cose immobili che presentano un notevole interesse pubblico a causa della loro particolare relazione con la storia civile e letteraria, ch'erano considerate dalla legge del '22. Non sarà dunque protetta la rocca di Cuma, cantata da Virgilio; la Serpentara di Olevano, sotto le cui quercie sognò un fedele amico dell'Italia, Augusto von Platen; i Cipressetti avanti a San Guido, che salutarono con accenti indimenticabili la virile celebrità di Giosuè Carducci; il papiro, che ancora nasce sulle rive dell'Anapo; lo Scoglio di Quarto, e tante e tante altre cose che sono patrimonio della nostra cultura letteraria e storica? Oppure si è voluto rimandare tutte queste cose interessanti alla protezione della legge di tutela monumentale?

Identificazione delle bellezze naturali.

Se difficile è definire le bellezze naturali e panoramiche, è assai più difficile identificarle. Con quale metodo si deve procedere alla loro identificazione in un paese di composizione geologica singolarissima, vasto 310 mila chilometri quadrati? È su questo punto che la nuova legge presenta le novità più importanti.

Sino ad oggi il compito della identificazione è stato assunto dalle Sopraintendenze all'arte medioevale e moderna con quello spirito di abnegazione di cui han dato sempre prove memorande; e bisogna dire che in molte regioni non poteva essere assolto meglio. Tuttavia, non si può disconoscere che questi uffici sono aggravati da tante incombenze di tutela monumentale artistica in ampie circoscrizioni territoriali (quattro, cinque, sei provincie) e che in tale condizione non era da pretendere un'esattezza assoluta di valutazione. Abbiamo, perciò, sostenuto, da tempo, che il giudizio sulla identificazione dovesse essere collegiale: più persone vedono meglio di una sola e la responsabilità sarebbe stata divisa. Ed abbiamo proposto la costituzione di Commissioni provinciali composte di persone di cultura, che abbiano amore alle arti e comprendano quanto sia utile inquadrare nella realtà della vita le esigenze del senso estetico, che è tanta parte della spiritualità italiana. Si sarebbe ottenuto, così, il vantaggio d'interessare più persone ad una funzione di alta idealità e di rendere popolare e quindi più rispettata la legge (1).

Siamo lieti di constatare che queste Commissioni sono ora poste al centro della protezione

(1) Ved. *Le Vie d'Italia*, del dic. 1935, pagg. 926 e segg.

VICOVARO – IL FIUME ANIENE SOTTO S. COSIMATO (BELLEZZA INDIVIDUA).

CAPRI – PAESAGGIO VERSO IL SEMAFORO, DOMINATO DALLA MONUMENTALE CERTOSA (BELLEZZA D'INSIEME, CHE SARÀ PROTETTA, COME TUTTA L'ISOLA, DA UN PIANO REGOLATORE PAESISTICO).

delle bellezze naturali e panoramiche. Una per provincia, presieduta da un delegato del Ministero, scelto preferibilmente fra i membri del Consiglio Nazionale dell'educazione, delle scienze e delle arti, e composta dal Regio Sopraintendente ai monumenti competente per sede, dal Presidente dell'Ente provinciale per il turismo, dai Podestà dei comuni interessati e dai rappresentanti delle categorie attinenti. Il Presidente, poi, ha la facoltà di aggregarvi degli esperti in materia geologica o un rappresentante della Milizia forestale, o un artista designato dalla Confederazione professionisti e artisti, a seconda della natura delle cose e delle località che devono essere protette nell'ambito del territorio provinciale. Potrebbero sembrare troppi questi membri; dato però che non tutti prenderanno parte ai lavori della Commissione, ma solo quelli che in certi casi vi avranno un diretto interesse, o vi saranno chiamati dal Presidente, il numero sarà più o meno esteso a seconda delle necessità che emergeranno di volta in volta.

Ogni Commissione ha l'incombenza di compilare collegialmente due distinti elenchi: uno delle *bellezze individue* e l'altro delle *bellezze d'insieme*. Entrambi, secondo la relazione ministeriale, non rappresentano che delle proposte, «ma non fanno lo stesso cammino. Il primo perviene al Ministro, che su di esso direttamente delibera; ossia lo esamina, e, senza espresso obbligo di consultare alcun corpo tecnico, delibera sull'accettazione delle proposte...». Il secondo elenco, invece, viene pubblicato per tre mesi nell'albo di tutti i Comuni interessati, affinché i proprietari, i possessori o detentori a qualsiasi titolo ne prendano visione e, ove lo credano di loro interesse, producano opposizione al Ministero a mezzo della Sopraintendenza. Hanno diritto a presentare proposte e reclami anche tutte quelle persone che ritengano di avervi interesse, ma rivolgendosi alle rispettive organizzazioni sindacali; le quali nel successivo trimestre devono farli pervenire al Ministero per il tramite delle Sopraintendenze. Il Ministro, esaminati gli atti, approva l'elenco, introducendovi le modificazioni che ritenga opportune, e lo fa pubblicare sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno. Una copia di essa è affissa per altri tre mesi all'Albo dei Comuni interessati, affinché i proprietari possessori o detentori a qualsiasi titolo possano ricorrere, ove lo credano nel loro interesse, al Governo del Re, che si pronuncia, sentiti i corpi tecnici competenti del Ministero e il Consiglio di Stato. Si comprende che questa procedura, escogitata «per favorire la discussione fra gli opposti interessi e le discordi concezioni», va disciplinata dal regolamento, che dovrà pubblicarsi per l'applicazione della legge.

FUSINE DI ZOLDO, PICCOLO PAESE ALPINO, CON CASETTE DI LEGNO, LA CANDIDA CHIESINA E IN FONDO IL PELMO (BELLEZZA DI INSIEME, IN CUI L'ESTETICA SI SPOSA ALLA TRADIZIONE). (*Fot. R. Sopraintendenza, Venezia*)

Approvato l'elenco, esso sarà pubblicato per un periodo di tre mesi all'albo di tutti i Comuni interessati della Provincia, e depositato nelle segreterie dei Comuni medesimi e presso le sedi delle Unioni provinciali dei professionisti e degli artisti, delle Unioni provinciali degli agricoltori e delle Unioni provinciali degli industriali. Ma perché non anche nella segreteria della Prefettura e in quella del Genio Civile, e della Capitaneria di Porto, e dei compartimenti delle Ferrovie dello Stato; di tutti gli Uffici, insomma, che hanno obblighi di lavori pubblici e di concessioni demaniali? Poiché sino ad oggi uno dei più gravi inconvenienti per la buona applicazione della legge paesistica si è riscontrato nella mancanza di coordinamento fra uffici e uffici nei quali si realizza la volontà dello Stato, in modo che nello stesso campo di azione l'uno ha ignorato i diritti e gli obblighi dell'altro e più volte ha reso vana la difesa delle bellezze naturali e del paesaggio. L'efficacia di questi elenchi, disposti dalla nuova legge, sta appunto nella loro maggiore pubblicità, per modo che nessuno debba ignorarli, e specialmente coloro che possono, con la loro azione, offendere ciò che si vuole proteggere nell'interesse della collettività. Depositati che siano questi elenchi, nessun ingegnere, come altra volta è avvenuto, oserà far passare attraverso una bella pineta, che fosse compresa nell'elenco, una conduttura elettrica ad alta tensione, obbligando all'abbattimento di varie centinaia di pini rigogliosi, mentre avrebbe potuto spostarla senza danno; nessuna amministrazione comunale permetterà che si squarcino, per cavarne pietre, le verdi colline che sono parte centrale di un mirabile paesaggio; nessuno che abbia l'incarico di fare un piano regolatore di ampliamento potrà tracciare linee che impongano la distruzione di ville e giardini notificati... Ma qui dimentico che la legge in esame non dispone il deposito dell'elenco delle bellezze individue: è un errore, di cui presto si avvertiranno le gravi conseguenze. Ma forse si porrà rimedio col regolamento che, credo, non si tarderà a pubblicare.

Della compilazione di questi elenchi, alcuni, autorevoli per dottrina e per amore al paesaggio italiano, non si mostrano sicuri. Dubitano che le Commissioni provinciali siano per concludere poco o poco bene; e ciò per la difficoltà di costituirle con persone competenti, e per la scarsezza di mezzi finanziari occorrenti a spostarsi da un luogo all'altro della stessa provincia. Io penso, però, che, in pratica, questi dubbi svaniranno – ma ad una condizione: che la scelta dei Commissari sia fatta con illuminato discernimento, e che nel bilancio del Ministero dell'Educazione Nazionale sia stanziata, almeno nei primi tempi, una somma notevole per il funzionamento delle 93 Commissioni, poiché

AMALFI – GROTTA DI SMERALDO: STALAGMITI GIGANTI, SORGENTI DAL MARE (SINGOLARITÀ GEOLOGICA DI SUPREMA BELLEZZA).

notificazioni non sono necessarie, perché i proprietari delle cose immobili in esse comprese ne sono già venuti a conoscenza mediante la pubblicazione dei relativi elenchi nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, e nella affissione di questa all'albo dei Comuni interessati.

Nei proprietari, così avvertiti, nasce quindi l'obbligo di non distruggere, né alterare, né modificare, o comunque recare pregiudizio all'*aspetto esteriore* delle bellezze da loro possedute. *Aspetto esteriore*: ed ecco un'altra novità nei confronti della vecchia legge, la quale difendeva l'integrità della cosa vincolata, vietando che vi si facessero opere di qualsiasi genere. La nuova legge intende salvare solo l'*aspetto*, diremo il *volto* della cosa, che è quello che interessa il senso estetico del pubblico; e, quindi, non qualunque lavoro si voglia fare dal proprietario, ma solo quello che possa imbruttire offendere menomare questo *volto* dev'essere impedito. Donde la necessità che i progetti di lavori siffatti vengano presentati al Sopraintendente competente, affinché siano da lui esaminati, e, dopo, respinti o approvati. Si noti: dal *Sopraintendente*, non dal Ministro, come disponeva la legge del 1922. E nel tassativo periodo di tre mesi dalla presentazione, per impedire ritardi più volte deplorati, e spesso dannosi agl'interessi dei privati. Riconoscendo nel Sopraintendente l'autorità di dare o negare il permesso dell'esecuzione delle opere, è implicito un vantaggio al proprietario, in quanto resta così in lui il diritto di ricorrere in via gerarchica al Ministero.

Non è solo, però, nei confronti dei proprietari che si esplica la tutela delle bellezze naturali, ma anche nei confronti di altri che possono, direttamente o indirettamente, offendere l'aspetto delle cose vincolate. Infatti, nel caso di apertura di cave e di strade, nel caso di condotte per impianti industriali e di palificazioni nell'ambito e in vista delle bellezze d'insieme o in prossimità di bellezze individue, il Sopraintendente può prescrivere le distanze, le misure e le varianti ai progetti in corso di esecuzione, le quali valgano ad evitare pregiudizio alle cose e ai luoghi protetti dalla legge. Sono,su per giù, le disposizioni contenute, più genericamente,

non è da sperare che questa somma possa trovarsi in quel capitolo speciale, di cui all'art. 16 della legge.

Servitù non modificandi.

Fatta la identificazione delle bellezze *naturali individue* e di quelle *d'insieme*, e iscritte nei rispettivi elenchi di cui abbiamo discorso, come si tutelano?

Anzitutto è necessario che i proprietarii delle *bellezze individue* siano edotti dell'interesse pubblico riscontrato in esse dalle Commissioni provinciali: e a questa bisogna provvede il Ministro, mediante *notificazioni* personali, che vanno poi trascritte alle Conservatorie delle ipoteche, affinché abbiano efficacia pei successivi aventi causa. In quanto alle *bellezze d'insieme*, queste

nell'art. 4 della vecchia legge; ma con questo di più: che il Sopraintendente, nell'imporre le anzidette prescrizioni, deve tenere «in debito conto l'utilità economica dell'intrapreso lavoro». Difficile compito certamente, ma che potrà tuttavia assolversi agevolmente, se da entrambe le parti, dal Sopraintendente, cioè, e più dall'intraprenditore, si mostri buona volontà. È questione, insomma, di accordi, di cui si ebbero soddisfacenti esempi nell'applicazione della legge del '22, e ai quali accenna il Ministro nella sua relazione.

Altre provvide disposizioni sono da notare, in cui non mancano notevoli novità: quella anzitutto che disciplina l'applicazione dei cartelli di pubblicità nell'ambito e nei pressi delle cose immobili protette. Non c'è paese civile che non abbia dovuto provvedere, ed energicamente, contro questa lebbra che invade deturpa e ostruisce i più bei luoghi del mondo. E bene ha disposto la nostra legge a pretendere che non s'inalzino cartelli ed altri mezzi reclamistici, se non previo consenso del Sopraintendente, e che siano rimossi a spese degl'interessati se posti in opera senza questo consenso. Altre disposizioni riguardano gli eccezionali provvedimenti di urgenza; ma, per amore di brevità, non mi fermo su di essi, anche perché non sono molto dissimili, salvo in qualche particolare, da quelli contenuti sullo stesso argomento nella legge abrogata. Vanno piuttosto messe in rilievo due disposizioni affatto nuove nella nostra legislazione e che in certo modo incidono, sia pure con molte riserve, sulla teoria, sempre confermata, che per i vincoli costituenti servitù di ordine pubblico non è dovuto indennizzo. Infatti, all'art. 16 viene confermato questo principio; ma poi si dispone che, nei casi di divieto assoluto di costruzione sopra aree da considerarsi fabbricabili, possa essere concesso, previa perizia estimativa dell'Ufficio tecnico erariale, uno speciale contributo nei limiti delle somme da stanziarsi in apposito capitolo del bilancio di previsione delle spese per l'Educazione Nazionale, in relazione ai proventi di cui all'art. 15. E quali sono questi proventi? Quelli derivanti dalle indennità, che saranno obbligati a pagare i violatori della legge. Il sistema è ingegnoso; ma, per impinguare il capitolo 15 (sul quale graveranno altre spese non lievi), dovremo dunque augurarci numerose violazioni? Ché, altrimenti, quali contributi potranno assegnarsi ai proprietari danneggiati? La seconda disposizione ci sembra, in vero, più opportuna, e consiste nel dare al proprietario delle cose immobili vincolate la facoltà di chiedere la riduzione dell'estimo dei propri terreni in proporzione dell'effettiva riduzione del reddito derivante dal vincolo, e sempre che ricorrano gli estremi previsti dalle leggi sul catasto. È disposizione che fu discussa all'estero, specie in Francia, dove si è ventilata anche la proposta dell'esenzione dell'imposta fondiaria sugl'immobili vincolati; ma non se ne ha traccia nella legge del 2 maggio 1930.

SCHIO – I MILLENARI CIPRESSI DI SANT'ORSO, DELLA VILLA CISBIN (BELLEZZA INDIVIDUA).

PORTOFINO – PINETA DECLINANTE SUL MARE BELLEZZA INDIVIDUA).

Piani regolatori paesistici e piani regolatori urbani.

Se la nuova legge non avesse altri pregi, basterebbe questo di aver proclamata la necessità dei piani regolatori paesistici per la protezione delle bellezze panoramiche, per essere considerata fra le migliori leggi del mondo in questa materia.

Da tempo si discorre in Italia di questi specialissimi piani regolatori, che, dovendo abbracciare vaste estensioni, furono detti *regionali*, e poi, per abbandonare questa qualifica, che sa di antiche divisioni politiche, furon detti *territoriali*. Il primo ad averne l'idea fu S. E. Gustavo Giovannoni, accademico d'Italia, il quale da trenta anni è sulla breccia in difesa del paesaggio e dei monumenti italiani, che val quanto dire del più invidiato patrimonio del nostro Paese. Non si difendono le bellezze panoramiche, isolandole e in contrasto coi varii interessi che si sviluppano accanto e tentano naturalmente di sopraffarle. Il problema va esaminato nella sua totalità, per coordinare ad un pensiero unico di bellezza le molteplici esigenze di fabbricabilità, di viabilità, di imboschimento, di bonifica, d'impianti industriali, ecc., e coordinarle in modo sicuro e definitivo, in guisa che tutti sappiano a priori i limiti e le forme in cui possono e devono condurre le loro opere. Così potranno essere vinti i frequenti contrasti fra la ragione estetica e l'interesse privato; e si potrà altresì, con l'andare del tempo, suscitare nelle popolazioni la coscienza del rispetto che si deve alla bellezza dei luoghi, al di sopra dei piccoli vantaggi materiali.

Egli fece prevalere queste idee nel Raduno urbanistico della Sicilia dello scorso anno, e poi nella Commissione, di cui era Presidente, nominata da S. E. Bottai per la riforma della legge del '22. Ed oggi i piani regolatori paesistici sono entrati nella nostra legislazione, e da essi si attendono effetti benefici, anche nell'interesse dei privati proprietari, per la migliore tutela del paesaggio italiano.

Quanto al modo di formarli, lo stesso Giovannoni, in un suo articolo, pubblicato sulla rivista *Urbanistica* dell'ottobre 1938 (senza voler dettare delle norme stabili « il che, com'egli si è espresso, sarebbe assurdo nella infinita varietà degli aspetti naturali »), mette a profitto la sua esperienza di molti anni per fare opportunissime considerazioni, che ci duole di non potere qui riassumere per non rendere troppo lungo il nostro discorso. D'altra parte, è argomento che, per la sua novità e complessità, meriterebbe una speciale trattazione.

Diremo solo che, essendo in vigore la legge del '22, e precisamente in relazione all'art. 4 di essa, si sono costituiti precedenti di piani regolatori paesistici, come conseguenza di una necessità più forte della legge stessa. Senza ricordare i decreti di vincolo collettivo emanati per Capri, Taormina, Campione, che pure ebbero forza protettrice più di quanto era stato

LA CONCA DEL GARDA, QUADRO NATURALE DI GRANDE BELLEZZA.

previsto da chi li aveva promossi, basterà fare menzione del recentissimo decreto del Ministro Bottai (30 aprile 1939) col quale, in attesa della creazione di un piano regolatore della zona dei Castelli Romani, vieta di spiantare alberi annosi, fare sbancamenti di rocce e sterri, e compiere qualunque altra opera che ostruisca o deteriori in qualsiasi modo la bellezza panoramica della zona stessa. Che cosa rappresentano questi vincoli, se non l'adozione di una tutela paesistica totalitaria nel territorio di ben 15 Comuni? Pure questo decreto Bottai viene dopo due altri provvedimenti « veramente schietti e felici – come scrisse S. E. Giovannoni – integrantisi, sì da costituire, per ora, l'esempio-tipo del sistema »; e sono quelli di Monte Cavo e della nuova Via dei Laghi, che da Marino, passando al disopra dei Laghi di Albano e di Nemi, si prolunga attraverso luoghi eccezionalmente panoramici. « Mirabilmente suggestivi i luoghi, in cui alla insigne bellezza dei boschi e degli specchi d'acqua si aggiunge il fascino dei classici ricordi riecheggianti i fasti dell'epopea virgiliana, delle gesta dei progenitori di Roma e degli inni del popolo convenuto alle *feriae latinae;* sicché veramente la regione tutta potrebbe definirsi il grande e venerando parco nazionale della latinità. Ed ecco, a salvarne il carattere da una futura invasione edilizia, le precise norme di suddivisione tra zone strettamente e mediamente panoramiche. La fabbricazione, esclusa dalla sommità e dalle creste del monte fino ad una definita quota, esclusa dalle ripe del lago di Albano e dai Pratoni di Nemi, in altri punti è ammessa con una dotazione di area che va dai 5000 ai 20.000 mq. per ciascun lotto. Anche è contemplata la formazione nella conca del Guardianone, traversata dall'antica Via Trionfale, di una borgata abbastanza compatta, incorniciata dai castagneti ».

Altri esempi di piani regolatori paesistici già studiati e in attesa di approvazione potremmo qui segnalare; ma ci sembrano sufficienti quelli di cui abbiamo discorso, per concludere che la nuova legge ha trovato, si può dire, già in atto la disposizione del suo art. 5, che dà al Ministro la facoltà di creare, secondo le norme che saranno dettate dal regolamento, piani regolatori paesistici nelle vaste località incluse nell'elenco delle bellezze d'insieme.

Un'altra innovazione su questo punto è da segnalare, ed è quella contenuta nell'art. 12, a proposito dei piani regolatori o di ampliamento dell'abitato. Con la legge del '22 si poteva intervenire per salvare il godimento del paesaggio solo durante l'attuazione di esso; il che costituiva quasi sempre un intervento inutile. Oggi, questi piani regolatori o di ampliamento dell'abitato non possono essere approvati dal Ministero competente, che è quello dei Lavori Pubblici, se non di concerto col Ministro dell'Educazione Nazionale, per quanto riguarda la tutela delle bellezze naturali. A proposito di questi piani, si dovrà, noi crediamo, sollevare e

FIRENZE – PANORAMA DELLA CITTÀ E DEI COLLI, VISTO DAL CELEBRE BELVEDERE DI S. FRANCESCO DI FIESOLE (BELLEZZA D'INSIEME).

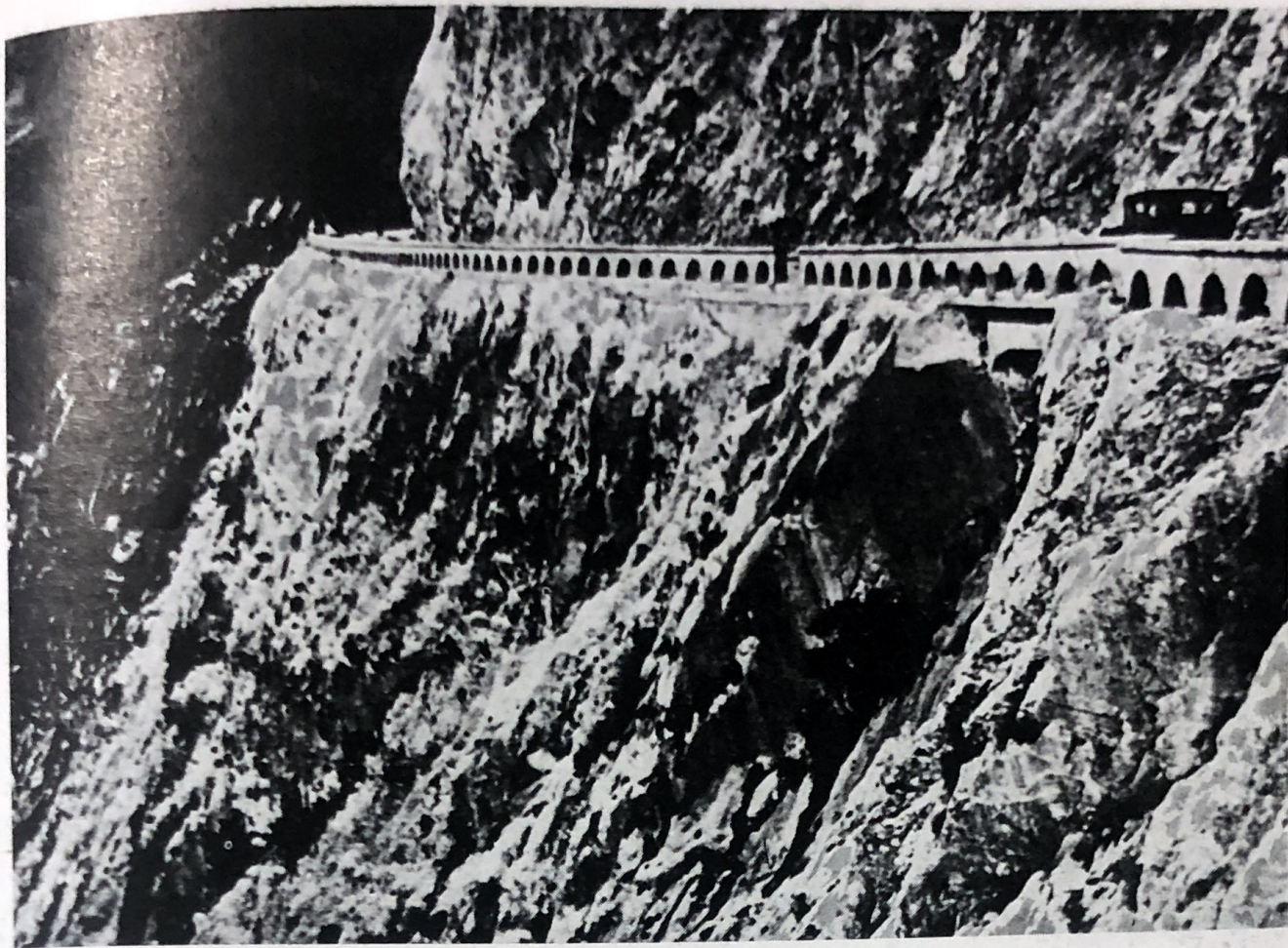
risolvere, caso per caso, la questione, già da noi accennata, relativa alle zone verdi e ai giardini nel centro e nella periferia delle grandi città.

Sanzioni.

La legge del '22 puniva le violazioni alle sue disposizioni con l'ammenda da L. 300 a 1000; e la mitezza di questa pena è stata sempre deplorata. La nuova legge si rimette al Codice Penale, il quale (art. 734) punisce chi, mediante ricostruzioni, demolizioni, o in qualunque altro modo, distrugge o altera le bellezze naturali dei luoghi soggetti alla protezione dell'autorità « con l'ammenda da L. 500 a 3000 ». Pena anche questa mitissima, data l'importanza economica che può trovarsi in gioco nell'applicazione della legge.

È perciò evidente che si doveva – come si è fatto – considerare adeguata penalità, non la ammenda, che non può spaventare alcuno, ma uno speciale sistema di reintegrazione in pristino e d'indennizzo, secondo che il Ministro ritenga più opportuno imporre la demolizione delle opere abusive a spese del trasgressore, o il pagamento di un'indennità equivalente alla maggior somma tra il danno arrecato e il profitto conseguito (art. 15). Se il trasgressore non procede alla demolizione in un termine prefissogli, vi procede il Ministro per mezzo del Prefetto, e la nota delle spese, resa esecutoria, sarà riscossa con le norme della vigente legge sulla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato. E nel caso dell'indennità, essa è determinata dal Ministro in base a perizia dell'Ufficio del Genio Civile e della Milizia forestale, entrambi assistiti dal Sopraintendente competente. Ché, se il trasgressore non accettasse la perizia, l'indennità verrà determinata da un collegio di tre periti, scelti uno dal Ministro, uno dal trasgressore anzidetto, uno dal Presidente del Tribunale. La somma affluirà nel capitolo speciale, già da noi accennato, del bilancio di previsione delle spese dell'Educazione Nazionale.

Questa, adunque, è la nuova legge di protezione delle bellezze naturali, da noi esposta obiettivamente nelle sue linee generali. Le innovazioni – abbiam visto – sono molte, e non solo per colmare le lacune della legge del '22, ma anche per non rendere la disposizione legale troppo assoluta nei riguardi dei proprietari. Infatti, « se la protezione delle bellezze naturali e panoramiche – si legge nella relazione ministeriale più volte da noi rammentata – è più ampia, più rigorosa e più efficace, maggiore è la considerazione che si accorda agl'interessi privati, sia nella fase preparatoria del riconoscimento della bellezza, sia nella disciplina dei rimedi giuridici avverso la notificata (o pubblicata) dichiarazione, sia, infine, in taluni effetti che si riconoscono all'imposto vincolo ».

LUIGI PARPAGLIOLO

UNA VEDUTA DELLA STRADA CROIA-BURELLI.

LA VIABILITÀ IN ALBANIA

Se tu domandi ad un Albanese quale, tra i provvedimenti presi dal 7 aprile in poi, lo abbia più colpito, egli ti dirà senz'altro: « L'invio dei nostri bambini alle vostre Colonie marine e montane ». Perché effettivamente questa disposizione ha avuto la più larga e la più profonda eco tra questo popolo, che da secoli si sentiva ignorato o disprezzato nella sua miseria da chi lo governava.

E poi quello stesso Albanese aggiungerà: « E le strade! Anche noi avremo le nostre belle strade! ». Perché egli ne ha ormai la certezza. Ed ha ragione. Appena sbarcate le nostre truppe, si iniziava, a nostra cura, una manutenzione stradale continua e accurata, che, nonostante il traffico decuplicato, rendeva meno disagevole il viaggiare per queste strade.

Da alcune settimane macine, rulli compressori, tutto l'armamentario dei cantieri stradali si è avviato verso le posizioni assegnate, le ha raggiunte e si è iniziata l'opera di sistemazione definitiva della rete esistente; si completano le opere iniziate, si aprono nuove vie attraverso regioni potenzialmente ricche, ma finora isolate.

Tutto questo è stato disposto e fatto con una celerità, con un dinamismo a cui l'Albanese non era avvezzo. È rimasto dapprima stupito, poi allo stupore è subentrato nell'animo suo un desiderio di conformarsi a questa nostra concezione fascista della vita, che ha risvegliato in lui volontà ed energie sopite: l'animo suo, dalla passività e dalla rassegnazione, a cui si era abbandonato da tanto tempo, è passato alla speranza sempre più certa di un migliore avvenire; gli ha mosso nervi e muscoli, ed oggi collabora già efficacemente alla grande opera che Roma riprende su questa terra. Sente che le strade, migliorate e accresciute, saranno le arterie per cui correrà il nuovo spirito vitale del Paese; e ne gioisce. In tre mesi, tutto questo non è poco!

Quali erano le condizioni della viabilità albanese prima del 7 aprile? Che cosa era stato fatto dal 1912, da quando, cioè, gli Albanesi avevano scosso il giogo turco, fino a tre mesi or sono? Se prendiamo come punto di partenza le condizioni stradali dell'Albania sotto la dominazione turca, dobbiamo riconoscere che era stato fatto assai, ma tutto o per cause di forza maggiore (p. es., la guerra mondiale) o superando il malvolere e l'ostilità sorda o aperta di Zogu e C.

Quindi, non era stato fatto tutto quello che sarebbe stato necessario per il benessere di que-

LE STRADE DELL'ALBANIA.

sto popolo. I tecnici italiani, che han prodigato per anni la loro opera in Albania, hanno dato anche mirabile esempio di fede e di amore alla strada, di fronte ai mille sotterfugi e ai mille ostacoli con cui sempre il passato regime cercò di sottrarre i fondi destinati alla pubblica utilità a vantaggio personale di pochi.

Nel 1912 l'Albania aveva due sole strade che la collegavano con gli altri paesi: una era la Corizza-Bilishti per Florina, di km. 35; l'altra, la Porto Edda (allora Santi Quaranta)-Kakavi per Giannina, di circa 40 km.

Poi venne la guerra mondiale e con essa i corpi di occupazione: italiano, austro-ungarico, francese. Questi provvidero, sì, ad aprire nuove strade, ma per le loro necessità militari e di guerra, che non potevano sempre coincidere con le necessità di vita del popolo albanese; che non rispondevano, insomma, ad un piano unitario e organico di sviluppo stradale. A titolo di onore per il Corpo di occupazione italiano, dobbiamo dire che, tra tutte le strade costruite in quel tempo, quelle che, superato il periodo bellico, hanno mostrato di rispondere anche alle esigenze della vita civile, sia per la tecnica dei tracciati, che per i collegamenti stabiliti, sono quelle costruite dalle nostre truppe e precisa-

BERATI — PONTE « KURD PASCIÀ ».

mente la Valona-Argirocastro lungo le valli della Voiussa e del Dhrino, e quella Valona-Porto Edda, che, superato il Passo del Logora, corre poi lungo la pittoresca costa della Chimara, fino a raggiungere il porto più meridionale della costa albanese. Queste due strade sono ancora oggi un capolavoro del genere ed offrono il più grande interesse anche dal punto di vista turistico.

Dopo la guerra mondiale il problema non fu tanto di costruire nuove strade, quanto, piuttosto, di fare delle esistenti un mezzo sicuro di comunicazione, giacché la maggior parte di esse mancavano di ponti. I vecchi ponti veneziani o turchi, sopravvissuti alle vicissitudini del tempo e della guerra, erano ormai inservibili o perché fuori delle nuove direttrici o perché non adatti al traffico stradale moderno.

I corsi d'acqua, numerosi e irregolarissimi sia per la portata che per il decorso, si superavano con guadi o traghetti, che rendevano il viaggio scomodo, lungo e soprattutto incerto.

Così furono costruiti oltre 4000 tombini e ponticelli e quasi un centinaio di ponti maggiori, con luce, cioè, superiore ai 10 metri, ed alcuni ai 100. Il ponte di maggiore sviluppo è quello sul Mati, nei pressi di Miloti, sulla carrozzabile Scutari-Durazzo e che oggi si intitola al Martire Fascista Giovanni Berta. È costruito su sei travate in cemento, con arconi a spinta eliminata, a travata continua, e misura 480 m. di lunghezza. Altri ponti di mole notevole sono: quello del bivio di Rogozhina, sulla Durazzo-Valona, che attraversa il fiume Shkumbi e quello di Feras sulla Voiussa, lungo lo stesso itinerario. Questi due ponti, a cinque travate in cemento armato, misurano circa 300 m. di lunghezza ciascuno. Il ponte di Vaudejes, sulla strada Scutari-Puka, attraversa il Drin con uno sviluppo di 200 m. La maggior campata libera superata è quella del ponte di Dragoti, sulla Voiussa, lungo la strada che va dal bivio di Kelcira ad Argirocastro: ha una luce di 108 m., a travata metallica, con fiancate semiparaboliche. Numerosi sono i ponti a tre e due arcate in cemento. Ogni ponte rappresentò un problema a sé stante, con particolari elementi di impostazione; la soluzione non fu sempre facile, sia per le sfavorevoli caratteristiche idrauliche dei corsi d'acqua, sia per l'assoluta assenza di sistematiche statistiche idrologiche di lunga data. Le opere, nonostante tutte le difficoltà, rappresentano una vittoria della tecnica e dell'intuito professionale contro gli ostacoli della natura e degli uomini, vittoria che è un grande titolo di onore per i tecnici italiani che quelle opere diressero.

Con le opere d'arte suddette si assicuravano le comunicazioni tra il nord e il sud del Paese, sulle direttrici Scutari-Bivio di Vorra-(Tirana)-Durazzo-(Elbasani-Corizza)-Valona-Porto Edda. Il prestito S.V.E.A., concesso dall'Italia, ren-

STRADA TIRANA-ELBASANI: PONTE SULL'ARZEN.

deva inoltre possibile l'inizio e il completamento dei seguenti tronchi stradali:

Tirana-Elbasani, che, attraverso i monti Kraba e con uno sviluppo di 55 km., collega la Capitale con l'importante centro della media Albania, abbreviando di ben 70 km. l'itinerario Tirana-Durazzo-Pechini-Elbasani, che prima si doveva seguire.

Il tronco Lushnja-Fieri, che economizza oltre 25 km. sulla direttrice Durazzo-Valona.

La strada che dal ponte « G. Berta » sul Mati, risalendo la valle del Mati e del Fani, giunge fino a Burelli, ove si allaccia alla Croia-Burelli, anch'essa di nuova costruzione, formando un anello stradale di grande importanza con circa 82 km. di sviluppo e superando valichi sui 1000 metri (il Qafa e Sthamës è a 1020 m.).

Il tronco Kopliki-Boga-Thethi, di circa 67 km., che conduce a zone bellissime e pittoresche, finora escluse da ogni corrente turistica.

Il tronco Scutari-Puka di 60 km., ed infine quello Delvino-Konispoli di km. 41.

Con questa sistemazione la viabilità albanese raggiungeva uno sviluppo di circa 1600 km., rispetto alle poche decine del 1912. Ai due transiti per la Grecia allora esistenti, quello di Bilishti e quello di Kakavi, si erano aggiunti: quello del Ponte di Perati, da Corizza per Giannina; e per la Jugoslavia: quello di Sabadina, da Corizza per Bitoli (Monastir); quello di Qafa Than, da Corizza o Elbasani, per Struga, sul lago di Ocrida; quello di Blati, da Peshkopia per Dibra; quello di Morina, da Kukës per Prizren; quello di Hani Hotit, da Scutari per Podgorica e Cettigne; quello di Moliciani, da Scutari per Antivari. Inoltre, tutti i porti erano collegati col retroterra.

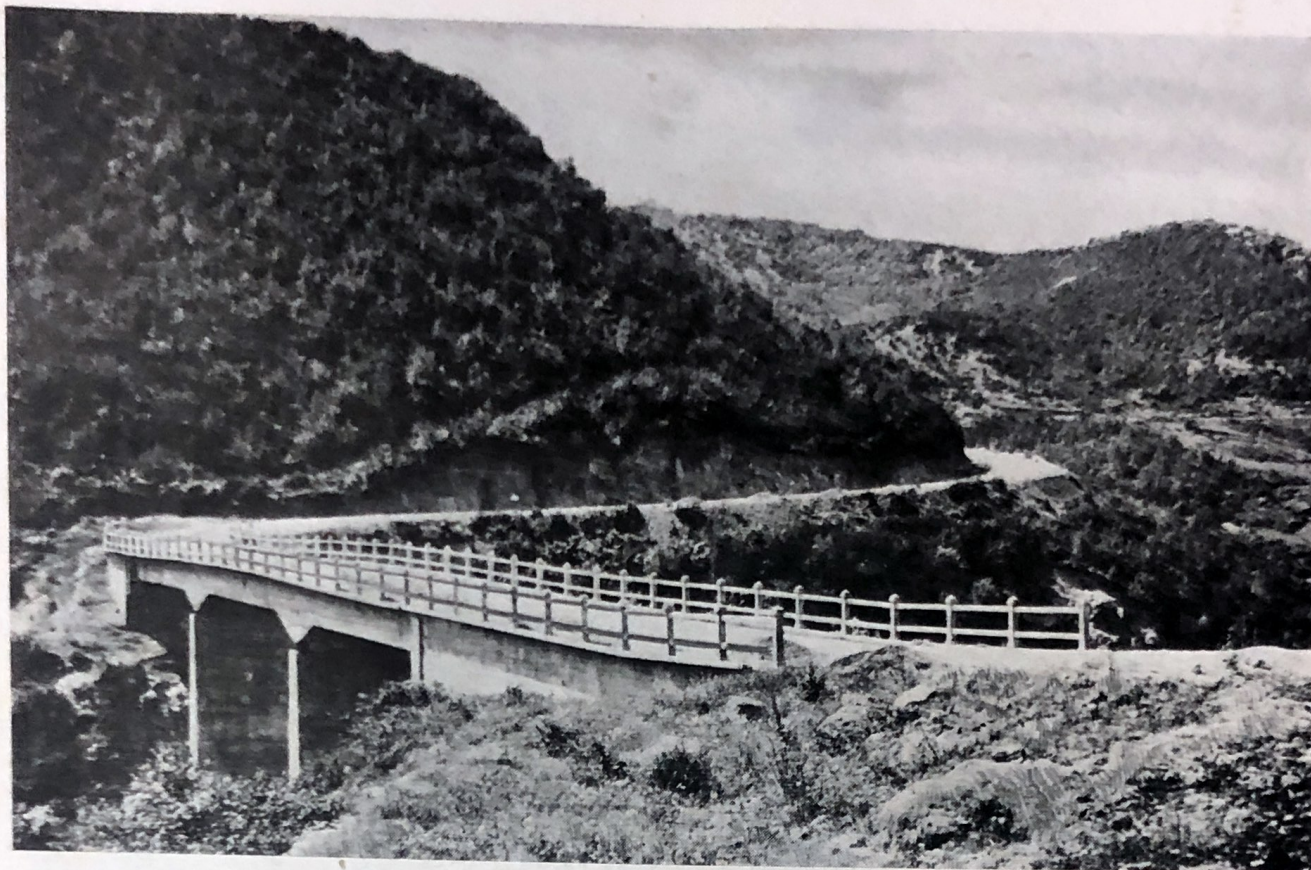
Ma i mezzi per la rifinitura e il consolidamento delle opere d'arte, come per la manutenzione, non erano concessi che a briciole e in quantità assolutamente insufficiente. Sicché i 1600 km. di strade possedute dall' Albania al 7 aprile di quest'anno non erano sempre facilmente e sicuramente percorribili; mentre le opere d'arte, per l'incuria degli uomini, soffrivano molto.

Aggiungasi l'assenza totale di tabelle di segnalazione e di qualunque senso di disciplina nel traffico: curve di strettissimo raggio, cunette, dislivelli notevoli, passaggi pericolosi in genere non erano affatto segnalati, sicché in certi tratti solo gli autisti locali potevano avventurarsi; e di rado era possibile superare la media di 30 km. orari.

Nelle curve e negli incroci spesso gli autisti tenevano la stessa mano e quindi, pur essendo il traffico limitato, gli incidenti della strada non erano pochi.

Oltre ai nuovi tronchi aperti al traffico di cui abbiamo detto sopra, erano stati progettati e in parte iniziati i seguenti:

Autostrada Tirana-Durazzo.

Elbasani-valle del Devoli-Corizza, che, una volta ultimata, abbrevierà di molto il percorso dalla Capitale alla conca di Corizza, che per le sue possibilità agricole e commerciali è uno dei centri più ricchi di promesse.

VEDUTA DELLA STRADA TIRANA-ELBASANI.

I due tratti che, partendo da Kukës, capoluogo della provincia del Kossovo, finora priva di carrozzabili che la congiungano con la Capitale e con gli altri centri, la collegheranno uno con Scutari, allacciandosi a Puka alla carrozzabile esistente; l'altro a Tirana, passando verso sud da Peshkopia.

Il tratto Burelli-Peshkopia, che abbrevierà il percorso da questo centro alla Capitale e al mare.

La strada Fieri-Ballsh-Tepeleni, che permetterà di raggiungere Argirocastro dal nord senza scendere fino a Valona.

Il tratto Porto Edda-Butrinto, di sommo interesse turistico.

Quando, con la celerità che distingue il lavoro fascista, saranno ultimati i tronchi suddetti, le maglie della rete stradale albanese saranno di molto serrate. Certo, saremo ancora lontani da quello sviluppo della viabilità che è caratteristico delle nostre contrade, giacché, anche ultimati i lavori sopraddetti, avremo una densità stradale, comprese le strade minori, di circa km. 0,08 per kmq. Ma già si è pensato alla costruzione di altre vie, quale quella che dalla grande arteria del Mati si spingerà fino a Orosh, nel cuore della Mirdizia; quella di Prekali per la valle del Kiri; la strada Elbasani-Berati; sicché ogni regione albanese avrà le sue strade e con esse il mezzo di comunicare, in modo continuo e rapido, con la Capitale e col mare.

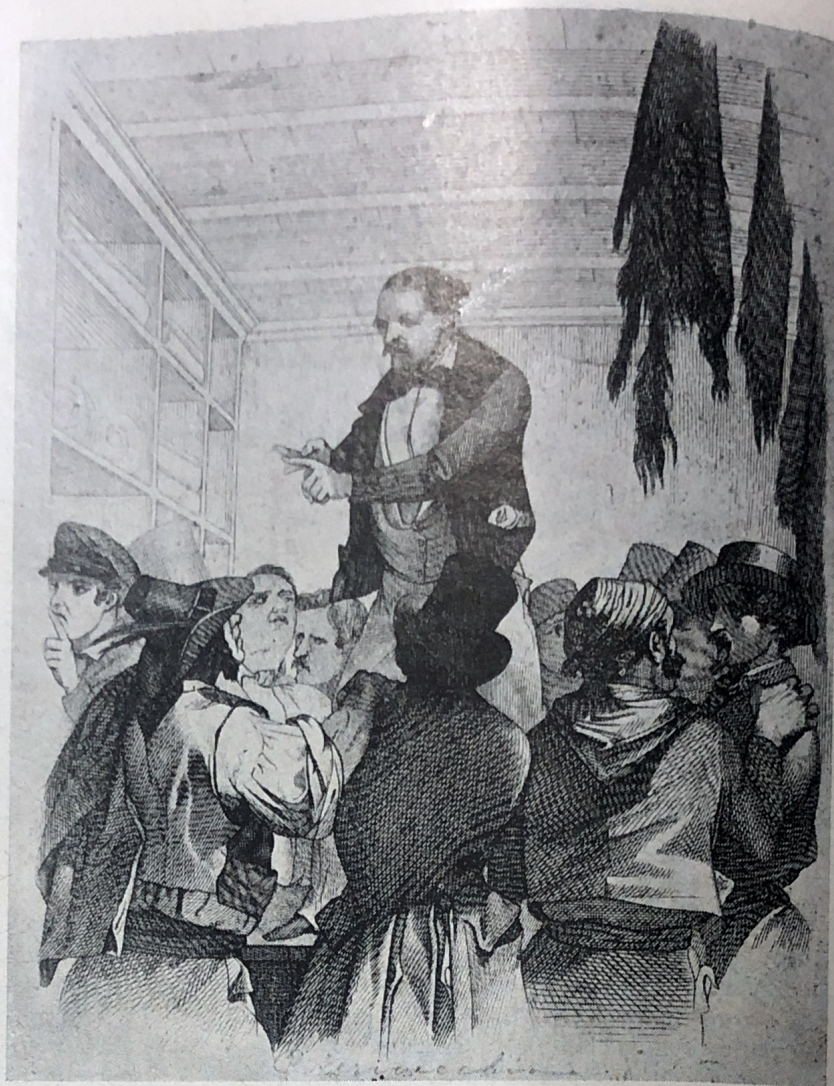
Allo sviluppo dei percorsi si aggiunga il miglioramento del fondo stradale, già iniziato con decisione e rapidità e che importa la bitumatura della maggior parte delle strade esistenti e di quelle in costruzione. Ciò permetterà anche, nel futuro più prossimo, il diffondersi in Albania della nostra produzione automobilistica, finora affermatasi colà in limiti assai modesti.

I cartelli indicatori, anche se provvisori, hanno già fatto la loro provvidenziale apparizione lungo le strade di maggior traffico e vanno ogni giorno divenendo più numerosi.

La Milizia della Strada percorre instancabile le strade albanesi, educando alle indispensabili norme del traffico queste popolazioni che non avevano mai avuto il senso della disciplina stradale, né potevano averlo, dato lo scarso traffico dei tempi andati e l'incuria dei governanti di allora.

In complesso, dunque, grazie alla rete stradale esistente, costruita e mantenuta dai nostri pionieri superando difficoltà di ogni sorta e ai quali è doveroso rivolgere riconoscenti il nostro pensiero, si va oggi sviluppando un nuovo assetto della viabilità, sia per il numero e la qualità delle strade, sia per la disciplina e la sicurezza del traffico; assetto che farà ben presto dell'Albania un paese veramente moderno e mèta sicura di grandi correnti turistiche, alle quali si riveleranno inattese bellezze; mentre le genti schipetare, nella sicurezza e comodità delle comunicazioni, troveranno il primo elemento fondamentale per la realizzazione di quel benessere che da secoli era loro negato, che Roma ha oggi loro assicurato.

EMILIO BAGLIONI

CICERUACCHIO PARLA AL POPOLO. STAMPA POPOLARE DEL TEMPO.

(*Roma, Museo del Risorgimento*)

SULLE ORME DI CICERUACCHIO

Novant'anni or sono, il 10 agosto 1849, Angelo Brunetti, romano, detto Ciceruacchio, cadeva per la libertà d'Italia, insieme con sette compagni, fra cui un suo figliolo quindicenne.

Il nome di Ciceruacchio è ormai pressoché sconosciuto ai non Romani anche di media cultura, ma nel tempo che corse fra l'esaltazione al pontificato del cardinale Giovanni Maria Mastai Ferretti (Pio IX) e la caduta della Repubblica Romana, e cioè dal giugno 1846 al luglio 1849, quel nome varcò i confini della Penisola e fu noto all'Europa come quello di un nuovo tribuno del popolo di Roma.

Non mi propongo di tessere la biografia di Angelo Brunetti e d'illustrare quale parte egli ebbe nelle vicende della Roma d'allora: per quanto interessante, questa trattazione eccederebbe i limiti consentiti a un articolo di rivista. Mi studierò, invece, di ricostruire le ultime peregrinazioni di questo generoso tipo di popolano e di esaltarne la memoria, oggi che il patriottismo e il coraggio, in cui egli particolarmente si distinse, sono di nuovo in primo piano fra le virtù civili, e le giovani generazioni, cui sono affidate le conquiste del domani, attingono norma di vita agli esempi degli eroi.

Ciceruacchio nacque in Roma, presso Piazza del Popolo, nel 1803, da Lorenzo e da Cecilia Brunetti. Non ebbe cultura, perché di povera famiglia – suo padre era maniscalco – e sempre rimase popolano; non ebbe mai impieghi, né cariche ufficiali; ma la sua notorietà giunse a tanto che la generosa plebe di Roma, quasi adorandolo, lo riconobbe suo capo naturale e lo seguì in qualunque azione egli stimasse utile trascinarla per il bene della sua città e dell'Italia.

I fasti della storia romana e gli uomini che in essa si elevano giganti al cospetto del mondo eran noti a lui, forse, in quella forma approssimativa in cui sempre sono stati conosciuti dal popolo minuto dell'Urbe, che li ricorda e li

vanta come un titolo insuperabile di nobiltà, traendone motivo di orgoglio ed esempio.

Una singolare eloquenza, per quanto rude e disadorna, e una speciale facoltà persuasiva e comunicativa rendevano efficace la sua propaganda tra le folle, ch'egli infiammava con discorsi e con esempi derivati appunto dalle più significative tradizioni di Roma. Esaltato nei suoi più nobili impulsi, il popolo dell'Urbe lo seguiva con una dedizione capace d'ogni eroismo e d'ogni rinuncia, fino al sacrificio.

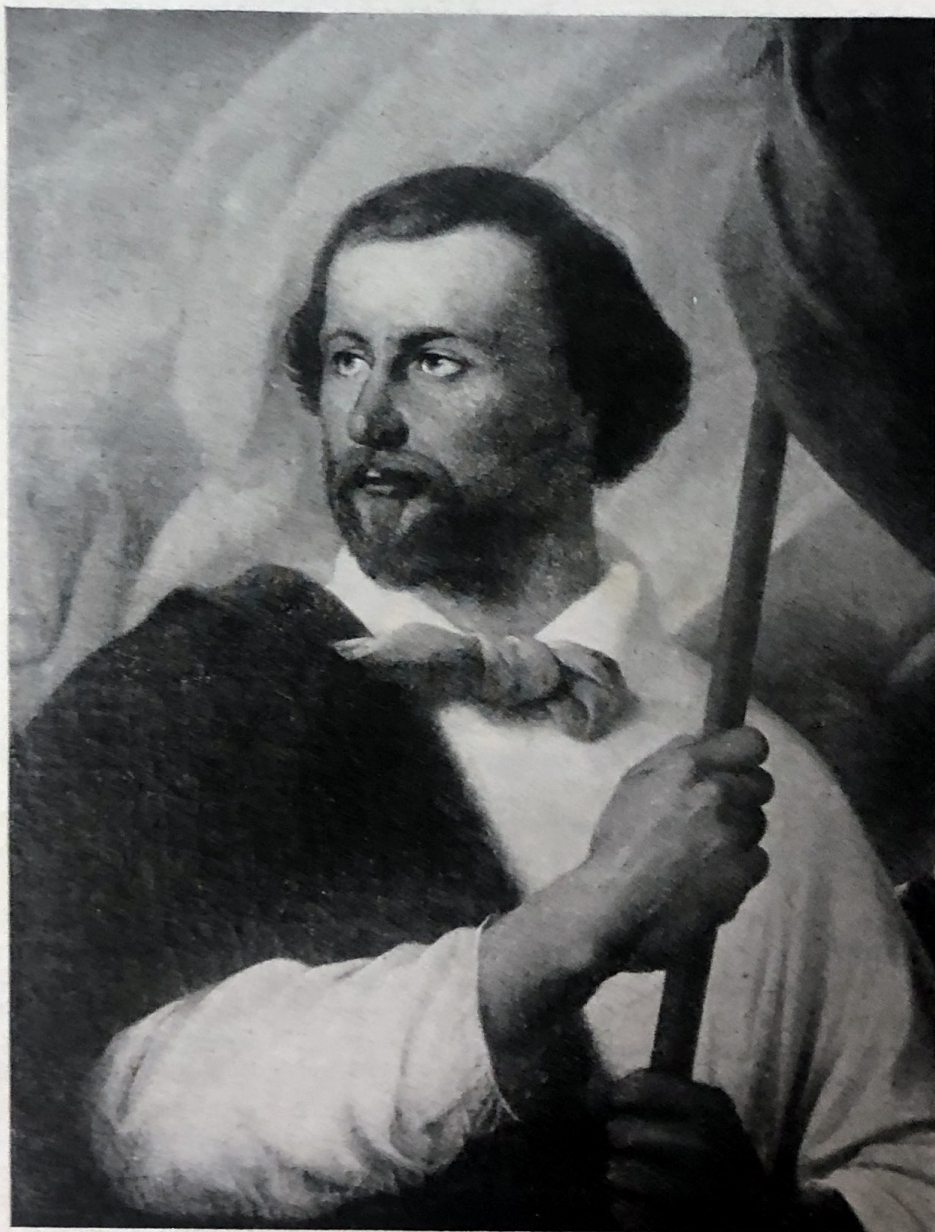
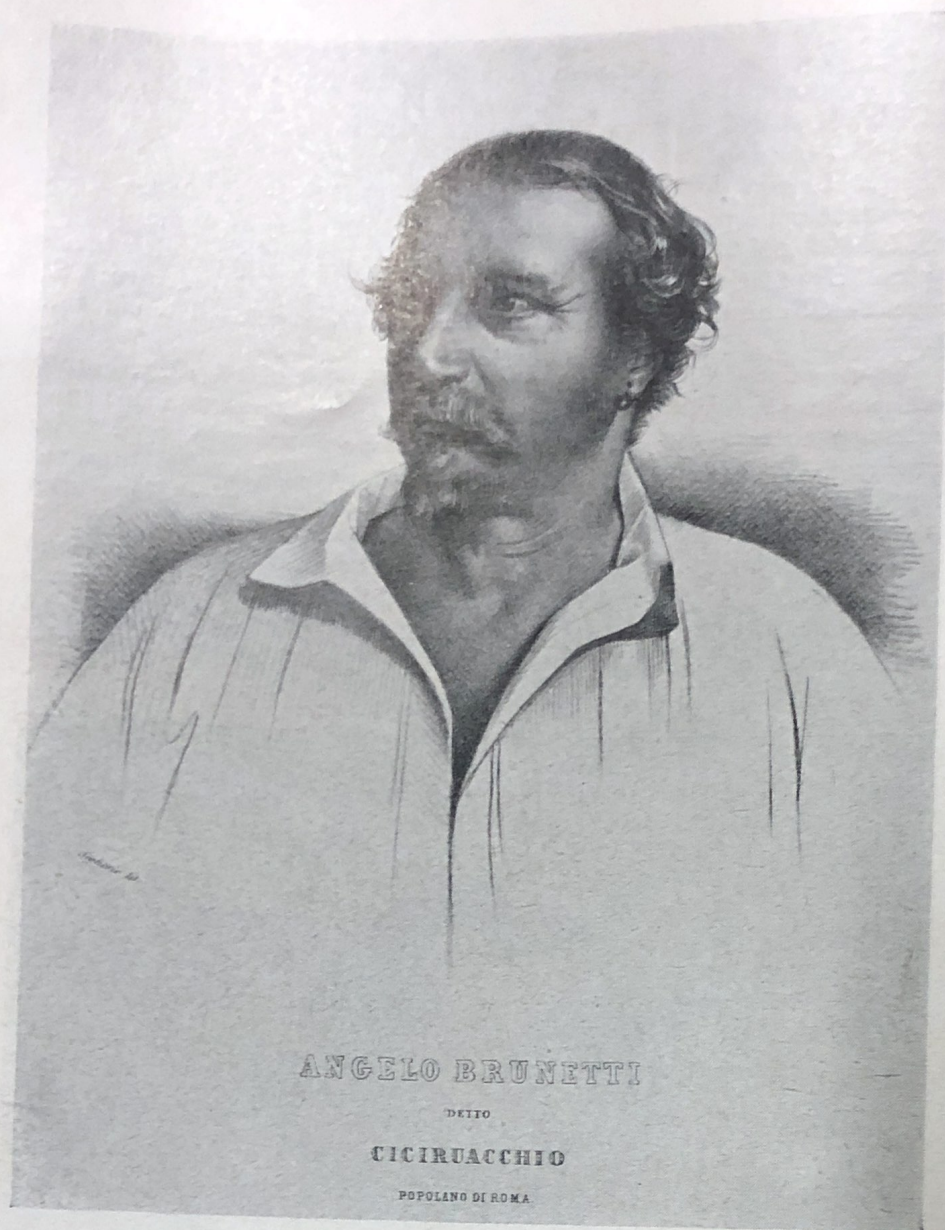
V'è chi ha fatto derivare il soprannome di Ciceruacchio proprio da questa sua innata facilità di parola, attraverso successive corruzioni del nome di Cicerone (Ciceronaccio, Ciceruacchio); ma più verosimile è un'altra versione, secondo la quale fu la stessa madre che fin da piccolo lo vezzeggiava con quel nomignolo, essendo egli un bel bambino paffuto.

Il suo aspetto era tale da accrescergli prestigio sulla gente semplice, che ama ed ammira istintivamente la bellezza fisica e la vigoria del corpo.

Intorno al 1847 un anonimo, che si può forse individuare nel giovane Tommaso Tommasoni di Fano, così lo descrive in un « Cenno biografico » edito in Roma da Alessandro Natali: « Di statura giusta, mostra una robustezza non comune... I capelli di color biondo scuro gli adornano il capo, a cui sovrasta un cappello nero a larghe falde... L'occhio chiaro e ridente, le gote piene e color della rosa, il naso profilato e giusto... Facile al discorso, ha sempre pronto il braccio al gesto espressivo...; e la mano, quella mano incallita nel lavoro, si stende per stringere l'altra di un amico con la stessa facilità con cui porge l'obolo al poverello, il soccorso al caduto... Guai a quel poveretto sul quale si scaricava la formidabile mano! Ma tanto era facile nel difendersi e nell'offendere, quanto nello stendere le braccia in segno di dimenticanza d'ogni rancore ».

Ma non i soli Italiani ammiravano ed esaltavano in quel tempo il nostro Ciceruacchio: valgano, in proposito, altre due citazioni per tutte.

Félix Clavé, in *Vie et portrait de Pie IX* (Parigi, 1848), così scriveva di lui: « ...il... peut d'un mot remuer la ville entière, grace à une douzaine d'hommes du peuple de tous les quartiers, sorte d'état major qui stationne perpétuellement vis-à-vis de sa porte, sur les bancs de l'*Osteria* qui lui fait face ». Ed altrove: « Sa force devint telle, qu'à vingt ans il tenait tête a deux hommes armés ».

E lo stesso lord Minto, verso il 1847, giunto dall'Inghilterra nella Città Eterna con una missione diplomatica, volle conoscerlo, e al figlio Lorenzo, che studiava l'inglese, offrì in dono una copia del libro « *Lays of Ancient Rome* » del Macaulay, con una dedica in versi di proprio pugno, che fu così tradotta dal D'Azeglio: « Sono soltanto racconti di un'età passata. Ora il poeta patriota può salutare la libertà che risorge, e gli annali di Roma spargeranno la fama del-

RITRATTO DI CICERUACCHIO. (*Roma, Museo del Risorgimento*)

RITRATTO DI ANGELO BRUNETTI DETTO CICERUACCHIO. – SEGHESIO LIT.
(Milano, Civica Raccolta delle Stampe « Achille Bertarelli »)

A grado a grado migliorò le sue condizioni economiche commerciando in vino e in foraggi, tanto da disporre di larghi mezzi, di cui profondeva una buona parte in opere di bene e di propaganda politica.

L'avvento al trono del pontefice Pio IX segnò l'inizio della sua più intensa attività pubblica, poiché, come molti altri, egli vide nel nuovo papa l'inviato da Dio per l'unificazione dell'Italia, e volle che in questa missione Pio IX fosse secondato dalla incondizionata adesione e dall'azione fattiva di tutto il popolo di Roma, in contrapposto alle mene dei politicanti di vecchio stampo, dei « gregoriani », com'erano chiamati i fedeli alla politica conservatrice del defunto papa Gregorio XVI. E Ciceruacchio fu tra gli ultimi a ricredersi intorno alle reali intenzioni di Pio IX, tanto che la fuga di quest'ultimo a Gaeta, facendogli cadere finalmente la benda dagli occhi, costituì per lui un colpo gravissimo.

Proclamata la Repubblica Romana, Ciceruacchio mise a servizio del nuovo regime tutto il suo ascendente sulla folla, offrendo al tempo stesso il suo braccio ed i suoi mezzi alla difesa.

l'umile nome di Ciceruacchio cinto di gloria immortale » (1).

Appena ventenne aveva sposato una giovane popolana di diciotto anni, da cui ebbe tre figli, una femmina e due maschi: Luigi e Lorenzo.

Dopo il matrimonio si fece « carrettiere a vino »; si diede, cioè, al trasporto del vino in barili dai Castelli Romani alla città, con quei caratteristici carretti a due ruote, dipinti ed ornati di nappe e di sonagliere, che fino a pochi anni or sono si vedevano passare in lunghe file per le vie Appia e Tuscolana e che formavano una nota caratteristica e pittoresca del paesaggio romano.

Siamo alla gloriosa tragedia del 1849. La nuova piccola repubblica fidava nel consenso e nell'appoggio della grande Repubblica Francese, dichiaratasi paladina della libertà e delle nazionalità. Il giornale *Le Peuple* di Parigi aveva scritto: « Noi scongiuriamo i rivoluzionari romani ad affrettarsi a dichiarare la decadenza di Pio IX e la convocazione di un'Assemblea Costituente. Essi saranno allora sicuri contro un intervento francese, giacché né il Presidente né l'Assemblea potrebbero violare impunemente la Costituzione. Poiché l'art. 5 del preambolo della Costituzione dice: la Francia rispetta le nazionalità straniere, come intende far rispettare la propria; non intraprende guerra alcuna per idea di conquista *e non impiega mai le sue forze contro la libertà d'un popolo* ».

(1) These be but tales of the olden days.
The patriot bard shall now his lays
Of charming freedom pour;
And Rome's fair annals bid the fame
Of Ciceruacchio's humble name
In deathless honor soar.

RITRATTO DI PIO IX. – DE TURGIS LIT.
(*Milano, Civica Raccolta delle Stampe « Achille Bertarelli »*)

Ma i governanti di Francia, con a capo il Presidente della Repubblica e non esclusa l'Assemblea nazionale, infischiandosi dell'articolo quinto del preambolo, della fratellanza, del concetto di libertà e di ogni senso di solidarietà fra le due Repubbliche rette da principî affini, decisero, al momento opportuno, ben altrimenti, con uno di quei voltafaccia che hanno sempre servito così bene agl'interessi della *grande nazione*. Bastò, infatti, il sospetto di poter essere preceduti dall'Austria in un'azione contro il nuovo regime romano, perché essi decidessero d'intervenire subito; ma non per difenderlo, come sarebbe apparso logico, bensì per abbatterlo, in concorrenza appunto con l'Austria retrograda ed antiliberale. E fu così disposto ed affrettato l'invio del corpo di spedizione agli ordini del generale Oudinot, che sbarcò a Civitavecchia.

A Roma onestamente si credette che i *fratelli* venissero a difendere la nuova Repubblica, e ci vollero le cannonate di Porta Portese e di Porta San Pancrazio per far capire chiaramente di che marca fosse la *fratellanza* francese.

Ma anche dopo nove giorni da quel 4 di giugno in cui l'Oudinot aveva scagliato i suoi quarantamila soldati contro le mura della città leoninamente difese, egli tentò di giocare sull'equivoco con un proclama diretto ai Romani, in cui diceva: « Non veniamo per portarvi guerra. Siam venuti ad appoggiare fra voi l'ordine e la libertà. Le intenzioni del nostro Governo sono state fraintese ».

In quei giorni memorabili, in cui il popolo di Roma rinnovò le gesta eroiche di più che due millenni avanti, Ciceruacchio si prodigò, onnipresente, sulle mura minacciate e contese, nell'organizzazione dell'assistenza e della resistenza morale e materiale, infiammando i suoi popolani fedeli con la parola e con l'esempio.

Troppa disparità v'era però tra i mezzi di offesa e quelli di difesa, tra la rigida organizzazione militare dell'esercito assediante ed il semplice slancio generoso dei male armati e mal preparati volontari. Il fiore della gioventù aveva versato il suo sangue fra le macerie del Vascello, di Villa Spada, di Villa Corsini, sui bastioni e per le vie dell'Urbe; ma le fanterie francesi, rotte in più punti le mura, erano traboccate, incontenibili, nella città eroica.

Il 2 luglio, Giuseppe Garibaldi, accingendosi a lasciar Roma ormai perduta, col proposito di portare il suo aiuto a Venezia assediata, lesse il famoso proclama alle sue schiere adunate in Piazza San Pietro: « Da chi mi segue pretendo amore gagliardo di Patria, prove di cuore ardentissime. Non prometto paghe, non ozi molli. Acqua, pane, quando ve ne avrà. Chi non sia da tanto rimanga. Varcata la porta di Roma, un passo fatto indietro sarà passo di morte ».

Ciceruacchio, con i due figli, Luigi di 21 anni e Lorenzo di soli 15, seguì Garibaldi.

ROMA – IL MONUMENTO A CICERUACCHIO.

È noto come la colonna dei tremila *volontari della morte*, per Tivoli, Terni, Orvieto e San Marino, andò frazionandosi e riducendosi di numero per le continue insidie degli Austriaci, che tentarono però inutilmente di distruggerla, ed anche, purtroppo, per l'ostilità di una parte delle popolazioni delle campagne aizzate contro di essa.

Da San Marino i superstiti calarono a Cesenatico, dove s'imbarcarono su tredici *bragozzi*, facendo vela per Venezia. Scoperti, inseguiti e cannoneggiati dalla squadra austriaca, nove di quei pescherecci furono catturati, mentre gli altri quattro raggiungevano l'insenatura della punta di Goro.

Costretti a sbarcare in prossimità di Magnavacca, per l'impossibilità di sfuggire altrimenti ai legni da guerra nemici più veloci, Garibaldi non potè proseguire, avendo con sé Anita in gravissimo stato, e incitò gli altri ad allontanarsi e mettersi in salvo, essendo prossimo l'arrivo dei palischermi della squadra inseguitrice.

Era la mattina dell'8 agosto 1849.

Ciceruacchio si avviò a piedi verso il Nord con sette compagni, e cioè: Brunetti Lorenzo, suo figlio; Ramorino

«IL POPOLO ROMANO RAPPRESENTATO DALLI SIGNORI GIUSEPPE ANTONINI DETTO TOFFANELLI, ANGELO BRUNETTI DETTO CICCIO RUACCHIO, LUIGI PAOLETTI DETTO IL FACOCCHIO, ERESSE QUESTO ARCO PEGNO DI AFFETTO A SS. PIO IX. 8 SETTEMBRE 1846».

ROMA – LE ROVINE DEL «VASCELLO». *(Fot. Vasari)*

Stefano, sacerdote, da Genova; Laudadio Francesco, da Narni; Parodi Lorenzo, da Genova; Fraternali Gaetano, da Roma; Bossi Luigi, da Terni; Bragigalasca (o Bragigalussa) Paolo, da Roma.

Il territorio verso cui si dirigevano, il delta del Po, era fra i più difficili ed infidi, solcato in tutti i sensi da canali, sparso di stagni e di risaie, coperto di boschi e per giunta sorvegliato dovunque da posti di guardia austriaci.

Guidati da un tale Soncin, essi passarono il confine a Goro, e qui ebbe inizio la loro breve odissea, che si concluse col sacrificio di tutti, per colpa principalmente di alcuni traditori avidi di lucro che li vendettero allo straniero.

Sulle rive dello Scolo Ferrarese, uno degli otto, andato in ricognizione, pregò una famiglia del luogo di aiutarlo a trovare un'imbarcazione che li portasse a Venezia; ma gli furono opposte difficoltà gravi a causa della stretta sorveglianza austriaca. Egli si fermò la notte nelle vicinanze ed ebbe qualche cosa da mangiare da una pietosa persona di S. Nicolò.

La mattina del 9 giunsero alla stessa casa gli altri sette compagni, che non lo trovarono, ma rivolsero alla loro

ROMA – BUSTO E LAPIDE IN ONORE DI CICERUACCHIO IN VIA RIPETTA, PRESSO IL LUOGO OVE ERA LA SUA CASA. *(Fot. Vasari)*

DIFESA DI ROMA 1849. AUTOGRAFO DI ANGELO BRUNETTI DETTO CICERUACCHIO.

(Roma, R. Archivio di Stato)

volta a quella famiglia la stessa preghiera, ottenendone uguale risposta. Ad essi, però, si offerse come guida tale Domenico Chiereghin, detto Pelli, che, mediante una larga ricompensa, promise di farli giungere a Venezia. Con lui traversarono le valli e giunsero di fronte al Mezzano di Contarina, in Comune di Taglio di Po; quivi il Pelli li fece sostare in luogo nascosto, allontanandosi con una scusa, e si recò a denunciarli al posto militare di Ca' Tiepolo.

Qualcuno li avvertì che la guida li tradiva, e allora tornarono indietro e ritrovato il compagno da cui s'erano separati il giorno avanti, mangiarono qualcosa presso Ca' Mora, in casa dei fratelli Giolli, di cui uno, Francesco, andò anch'esso a denunciarli. Trascorsero parte della notte in un bosco vicino, e verso la mezzanotte uno sconosciuto di bassa statura, a cui consegnarono cento scudi, fece loro traghettare il Po di Gnocca e li guidò in località detta Argine di Mare; poi si allontanò, dicendo di recarsi a cercare un' imbarcazione per Chioggia o per Venezia, e non tornò più neanche lui.

Con altra guida, che fece loro analoga promessa, presero la via dell'arginello di mare, piegando sulla linea dello Scolo di Buora, in mezzo a risaie; ma resi diffidenti dalle precedenti prove, ebbero il sospetto di non esser condotti per la strada buona, e perciò, abbandonata anche questa guida, passarono il resto della notte coricati sull'arginello in prossimità di una strada di passaggio, fino all'alba del giorno 10. Qui li

LETTERA DI CICERUACCHIO A GIUSEPPE ROSI, IL POETA SOLDATO (LA LETTERA È DI PUGNO DI A. BEZZI E LA FIRMA DI CICERUACCHIO).

(Roma, Museo del Risorgimento)

vide il cursore del Comune di S. Nicolò, certo Sante Pizzo, che fu il terzo a denunciarli a Ca' Tiepolo.

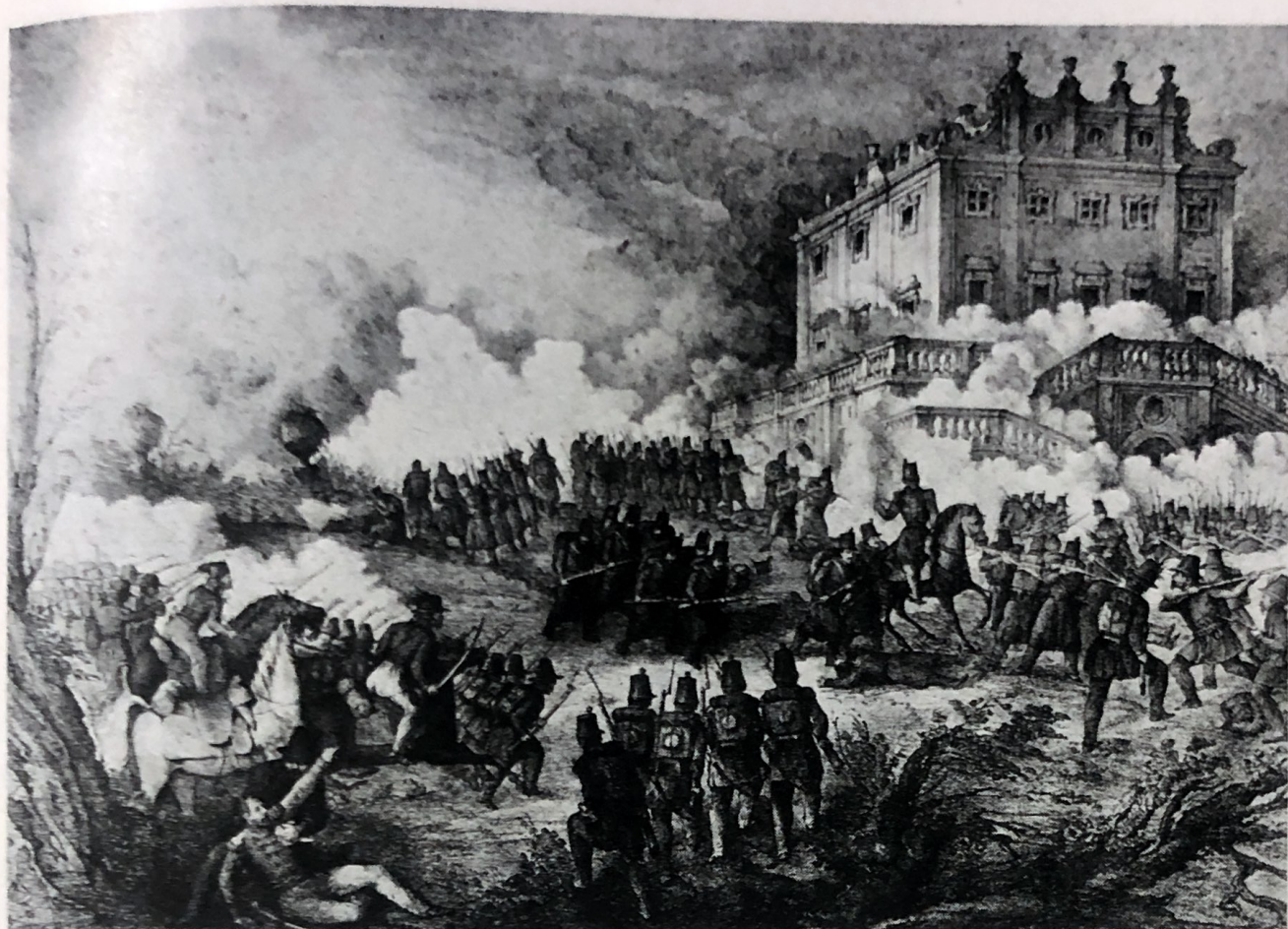
Mentre una pattuglia guidata dal Pelli, non sapendo che essi avevano traghettato il ramo del Po di Gnocca, li cercava dalla parte opposta, gli otto compagni riprendevano il cammino, e a giorno fatto giungevano alle prime case di Donzella, dove entrarono nell'osteria di Chiarelli, detto Capitin.

Il giovine figlio di Ciceruacchio era sfinito dai disagi e dalle lunghe marcie in terreni pessimi, ma, come gli altri, non sgomento; in tutti sorrideva ancora la fiducia di riuscire a raggiungere la meta agognata, Venezia, per tornare a combattere per la libertà d'Italia. Ma la speranza fu di breve durata. Poco dopo irruppe nell'osteria una pattuglia austriaca, che li arrestò tutti e li tradusse a Ca' Tiepolo, dove giunsero alle 11,30 della stessa mattina del 10 agosto e dove furono rinchiusi in una stanza terrena del Casino Comunale.

Il distaccamento militare di Ca' Tiepolo dipendeva dal generale Gorzkowsky, abitante in Marocco, nella casa di Spiro Papadopoli e comandante il blocco di Venezia; a capo del distaccamento era il primo tenente Luca Rokavina, di carattere bestiale, figlio del maresciallo Rokavina, proprietario del reggimento granatieri dello stesso nome, morto all'assedio di Komorn.

Invano l'agente comunale Gaetano Marchesi, il fattore della famiglia Papadopoli Luigi Man-

CASINO DI VILLA SPADA. *(Roma, Museo del Risorgimento)*

ROMA – INGRESSO DELLA VILLA PAMPHILI, NELLE CUI MURA ESTERNE SONO INFISSE LE PALLE DI CANNONE DEL TEMPO DELL'ASSEDIO.

ATTACCO DEL 5 GIUGNO 1849 AL CASINO DEI QUATTRO VENTI E MORTE DEL COLONN. MASINA. *(Roma, Museo del Risorgimento)*

RICEVUTA AUTOGRAFA DI CICERUACCHIO. *(Roma, Museo del Risorgimento)*

LA BATTERIA AURELIANA. *(Roma, Museo del Risorgimento)*

EPISODIO DELL'ASSEDIO DI ROMA. *(Roma, Museo del Risorgimento)*

DIMOSTRAZIONE DI GIUBILO DEL POPOLO ROMANO NELLA SERA DEL 17 LUGLIO 1846 IN OCCASIONE DEL PERDONO ACCORDATO CON SOMMA CLEMENZA DAL PONTEFICE PIO IX. – NICOLA ULACACCI, INV. DIS. *(Milano, Civ. Racc. delle Stampe « Achille Bertarelli »)*

tovani e lo stesso fratello del Rokavina, sottotenente alle sue dipendenze, scongiurarono quest'ultimo di salvare almeno il quindicenne Lorenzo Brunetti; il Marchesi, in ginocchio, con le lacrime agli occhi, promise di tenerlo con sé come un figlio; invano i prigionieri offrirono una grossa somma pur di esser tradotti a Cavarzere, dov'era il quartier generale e dove speravano di trovare un maggior senso di umanità per il giovinetto... Il Rokavina fu inflessibile.

Dopo un breve interrogatorio, per il quale servì da interprete Pietro Marchesi, l'ufficiale decise la fucilazione di tutti gli arrestati. All'agente comunale ordinò di requisire alcuni uomini per scavare otto fosse, e benché fosse già sera, si dovette costringere sei coloni di Ca' Tiepolo ad eseguire il macabro lavoro.

Le vittime, due per due fra i soldati, furono condotte in un boschetto in Marezzana del Po, circa 150 metri dalla farmacia di Ca' Tiepolo. Ciceruacchio aveva a fianco suo figlio.

Nessun sacerdote fu chiamato; solo il prete Ramorino, fra i condannati, incoraggiava i compagni ad affrontare eroicamente la morte nel nome di Dio e dell'Italia.

A mezzanotte il Rokavina ordinò il fuoco. Uno degli otto si gettò a terra, sfuggendo alla prima scarica; l'ufficiale ne ordinò una seconda e così finì la tragica scena.

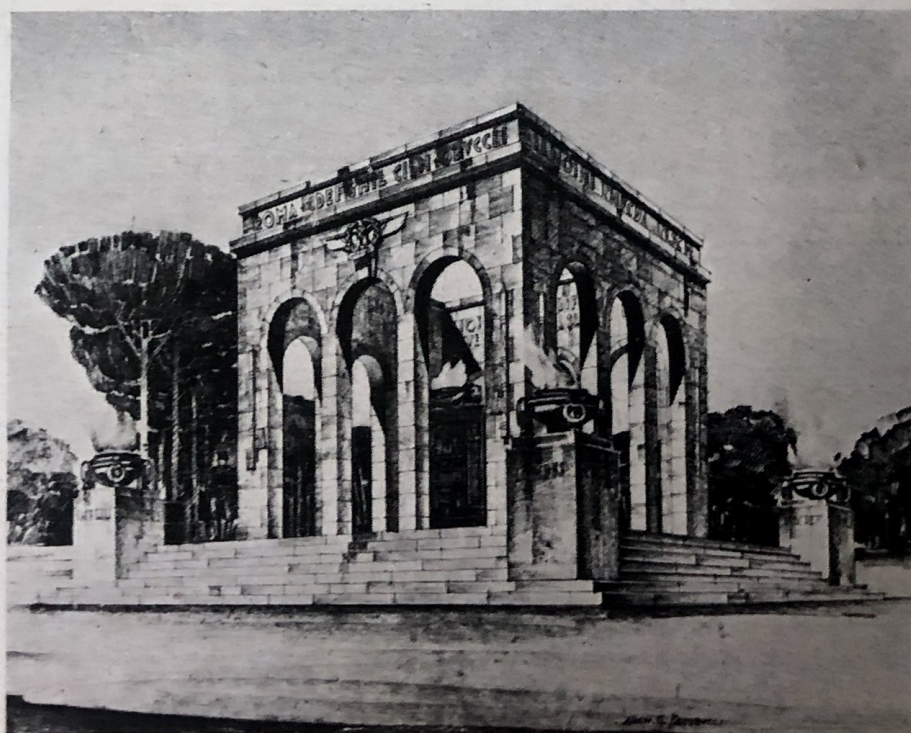
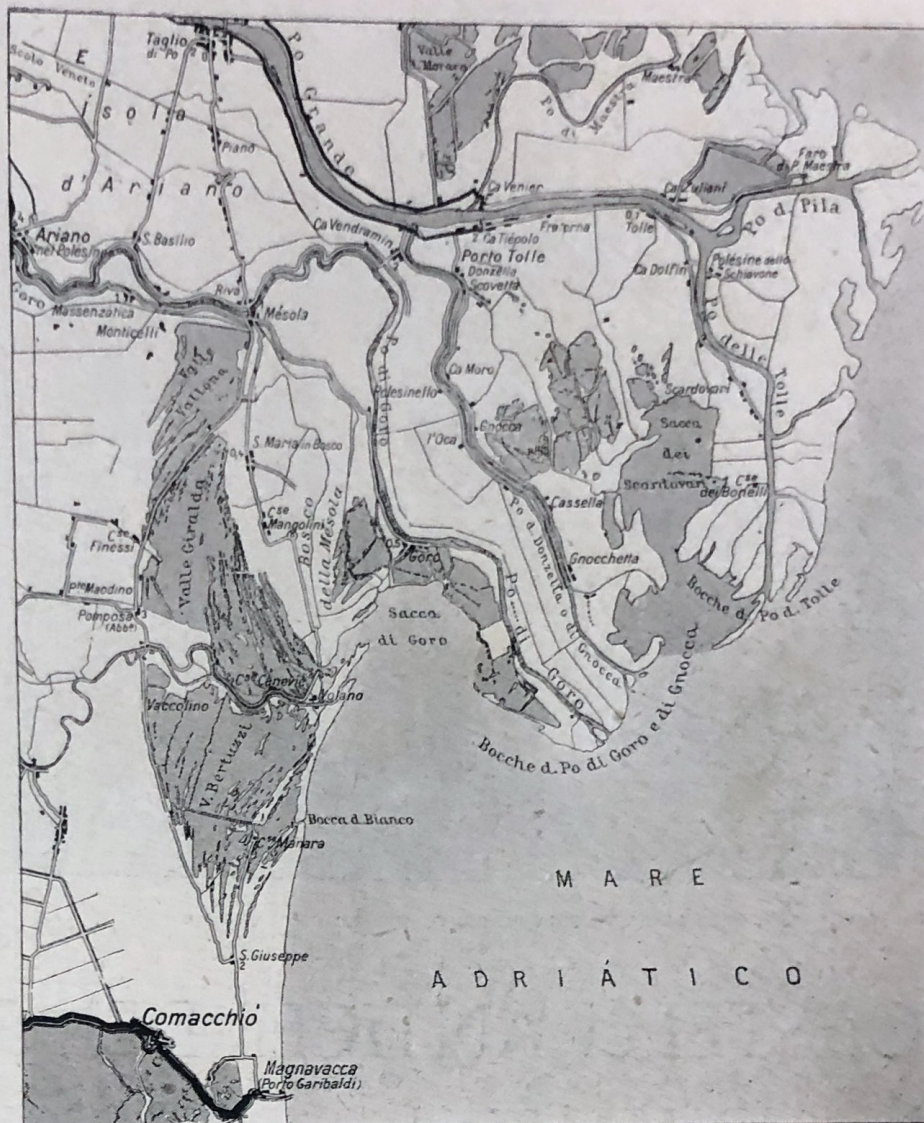
I martiri, al momento dell'arresto, avevano ancora indosso molto denaro, di cui il Rokavina si appropriò, dando soltanto ai suoi soldati qualche moneta d'oro per bere.

Una triste sorte perseguitò in appresso quasi tutti i responsabili della tragedia, e parve punizione divina. Il tenente Rokavina, colpito dal tifo, morì poco dopo; il Giolli morì anch'egli in breve fra spasimi atroci per cancrena al pollice del piede destro, e il Pelli visse ramingo, cercando invano lavoro ed aiuto.

Le ossa degli otto martiri furono raccolte nel 1859 e tumulate nel cimitero di Ca' Tiepolo, e da qui, in Aprile del 1867, trasferite nella chiesa di Ca' Veniero. Nel 1878 vennero infine trasportate a Roma e deposte in un modesto ossario sul Gianicolo, presso il monumento del loro Duce, insieme con le salme di ventisei soldati caduti il 20 settembre 1870 sotto le mura di Roma. Il 30 aprile 1884 si aggiunsero ad esse

le urne con le ceneri di altri valorosi Italiani e Polacchi caduti per la Repubblica Romana nel 1849, quivi attendono, sembra ancora per poco, un segno di più alto riconoscimento del loro mirabile sacrificio, del loro valore: un segno che ne additi la memoria alla riconoscenza e all'esempio delle nuove generazioni, a cui è commessa la gloria e la potenza dell'Impero.

ALDO LAMBARDI

NOTA. – Giuseppe Garibaldi, nelle sue *Memorie Autobiografiche*, dice: « Povero vecchio Ciceruacchio! Il vero tipo dell'onesto popolano! Lì, con davanti a lui le fosse scavate che dovevano racchiudere lui, i suoi compagni e i suoi figli! ». Si dovrebbe, quindi, pensare che tutti e due i figli di Angelo Brunetti fossero fucilati a Ca' Tiepolo, e molti scrittori hanno accettato questa versione. Alla quale, invece, contrastano le notizie precise assunte sul posto dal gen. Alberto Cavalletto, e da lui comunicate allo stesso Garibaldi, con tutti i documenti che potè raccogliere sull'eccidio, compresi i nomi degli otto martiri (quelli da me riferiti). E poiché si è sempre parlato di otto, salvo che nelle « Memorie » suddette, in cui Garibaldi afferma che furono sette, se ne dovrebbe dedurre che Luigi non fu ucciso col padre e col fratello. In mancanza di altre notizie sulla sua fine, per eliminare la contraddizione si potrebbe supporre che Luigi avesse assunto un altro nome col quale sia stato notato nella lista degli otto caduti. Ipotesi verosimile, poichè egli era indiziato come autore materiale dell'uccisione del ministro pontificio Pellegrino Rossi.

PROGETTO DEL PROF. GIOVANNI JACOBUCCI PER IL MONUMENTO-OSSARIO CHE SARÀ ERETTO SUL GIANICOLO, AL COLLE DEL PINO, PER VOLONTÀ DEL DUCE E COL SUO PERSONALE CONTRIBUTO. IN ESSO SARANNO RACCOLTI, CON I RESTI MORTALI DI CICERUACCHIO, QUELLI DI TUTTI I CADUTI PER LA LIBERTÀ DI ROMA.

LA STRADA PRINCIPALE DELLA VECCHIA VERZUOLO, AI PIEDI DEL CASTELLO. *(Fot. Bricarelli)*

CASTELLI ANTICHI DEL SALUZZESE

DALLA "FONTANA DELLA GIOVINEZZA" AL PRIGIONIERO DI VERZUOLO

Quanti castelli antichi conta il Piemonte? Quanti ruderi di ròcche e manieri feudali? Nessuno, che noi sappiamo, li ha mai numerati. Nessuno, distinguendoli cronologicamente per zone e caratteristiche strutturali, ha mai atteso – dopo Giuseppe Giacosa nel suo vecchio libro sui castelli valdostani e canavesani – alla compilazione di un'opera organica su quest' argomento, alla pubblicazione d'uno di quei « teatri » di uno Stato o di una terra, che gli antichi amavano curare, alternando al testo gustose incisioni, ancor oggi ricercatissime dai collezionisti.

Eppure sui castelli piemontesi, su quelli integri e su gli altri ruinati e abbandonati, è tessuta la trama della più pittoresca storia pedemontana. Da spalto a spalto, da torre a torre, su pei greppi della Val d' Aosta, in cima ai tondeggianti colli monferrini, lungo le costiere delle Langhe, sopra gli speroni prealpini del Saluzzese, realtà e leggenda s'intrecciano a questi avanzi. Non è facile, spesso, scinder l' una dall'altra: spesso la tradizione le fonde in un solo bellissimo e romanzesco racconto. Ma la fisionomia storica del Piemonte vi si rispecchia ugualmente, e se qualche velo fia-

besco ne sfuma i contorni, ciò che è perduto per l'esattezza scientifica è guadagnato invece dalla poesia popolare.

Comunque, son questi castelli che riassumono – ripetiamo – a grandi tratti, con le loro origini o aleramiche o arduiniche, coi grandi fatti di cui furono testimoni, con le illustri famiglie che li abitarono, con le imprese ora fosche ora magnanime che entro e intorno ad essi si svolsero, l'intera storia medioevale piemontese. La quale ha, fra le storie regionali italiane, un carattere tutto proprio e inconfondibile, fatta com'è – almeno fino al deciso predominio dello Stato sabaudo e cioè fino a Emanuele Filiberto – di episodi locali, di competizioni politiche e militari limitate al palmo di terra, di piccoli progressivi acquisti o di avare concessioni territoriali rivelanti una mentalità quasi contadinesca; una storia imperniata poi sulle alterne fortune di tre dinastie feudali, oltre le città rivendicanti comunali autonomie: Savoia, Monferrato, Saluzzo.

Naturale, perciò, che, in siffatte condizioni storiche intimamente legate agli interessi familiari dei maggiori feudatari, il castello, dominante dall'alto del poggio la soggetta contrada, abbia avuto in Piemonte, per tutto il Medioevo, una funzione talvolta più importante della stessa città; specie se si tien conto che spesso questa si riduceva ad un centro abitato da scarsa popolazione, come ad esempio Torino, le cui mura, fino alla metà del Cinquecento, avevano un perimetro di soli *millequattrocento passi* (L. Cibrario, *Storia di Torino*, 1846), racchiudenti, quindi, poche migliaia d'anime. Parimenti naturale che il carattere, gli scopi e, di conseguenza, la dislocazione di tali castelli e l'organizzazione dell'intero loro sistema difensivo ed offensivo mutino da zona a zona (e da Stato a Stato quando una struttura statale esista, almeno in embrione), secondo la politica dei Conti e dei Marchesi che detengono il potere, e secondo le relazioni che questi hanno coi minori feudatari insediati nelle varie ròcche.

IL CASTELLO DI VERZUOLO, PRIMA DELLA ROVINA DELLE TORRI ANGOLARI. *(Fot. Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo)*

VERZUOLO: IL CAMPANILE DELLA PARROCCHIA DEL CASTELLO.

(Fot. Bricarelli)

Così è che nelle zone collinari del Monferrato, delle Langhe, del Canavese, il castello, situato quasi sempre sulle maggiori alture, ha una funzione di effettivo dominio e di tutela del circostante territorio. In Val d'Aosta, in Val di Susa, la sua ubicazione manifesta chiaramente il còmpito di controllo dei passi e dei valichi, nido d'aquila donde subito si avvista l'avvicinarsi dell'oste nemica, la si segnala al prossimo fortilizio e su di essa, all'occorrenza, si piomba prima d'esser cinti d'assedio. Nel Marchesato di Saluzzo, invece, il suo scopo principale è quello di assicurar la ritirata verso la Francia, tradizionale alleata di quei Marchesi, e quindi si appoggia ai contrafforti prealpini, elemento di una cintura creata a dar tempo di accorrere agli aiuti chiamati d'oltre Alpe.

Ecco perché la storia (e soprattutto la storia militare) del Piemonte s'identifica in gran parte con le vicende dei suoi castelli. Innumerevoli documenti iconografici lo dimostrano: basta guardare – fra i molti altri – la predella al piede della gran *Madonna del Rosario*, dipinta da Pascale Oddone nel 1535 e conservata in S. Giovanni di Saluzzo. Deliziosa nella sua rustica ingenuità, la vignetta rappresenta l'attacco contro Saluzzo, durante l'assedio del 1487, quando nella lotta per la successione del Monferrato le truppe di Carlo I di Savoia, impegnati alla difesa Cardè, Revello, Verzuolo e gli altri castelli saluzzesi, si spinsero fino alla capitale del Marchesato. Tre mesi di resistenza eroica, mentre il Marchese Ludovico II riparava in Francia a chiedere aiuti, e Vincenzo

UN PITTORESCO ANGOLO DI VERZUOLO DOMINATO DAL CASTELLO.

(*Fot. Bricarelli*)

della Chiesa, dal castello di Verzuolo, vettovagliava accortamente la città assediata attraverso il sotterraneo della fontana della Drancia. In questa pittura, un po' rozza nella sua ingenuità rappresentativa e che quasi ci compensa delle troppe sciccherie transalpine, delle franceserie importate nel gusto e nello stile (che per molti storici sono il lato negativo, i barbarismi morfologici dell'arte piemontese), lo spirito e la storia dell'antico Marchesato di Saluzzo sono ancora presenti.

È una storia di continua resistenza contro vicini più forti e prepotenti, e di un continuo destreggiarsi politico; uno spirito che si difende più con l'astuzia che con le armi. Di dove viene l'attacco? Dalla pianura, dal vicino Monferrato, dalle terre sabaude, dalle libere città comunali o repubblicane. Dov'è la salvezza? Alle spalle, oltre i monti, di là dal confine geografico italiano; ma, naturalmente, a una condizione di progressivo vassallaggio alla Corte di Parigi. Ciò spiega la politica « francese » dei marchesi aleramici di Saluzzo, da Tomaso II a metà del Trecento, ed il gallo di Francia collocato sul campanile della chiesa di S. Giovanni da Federico II, il fondatore del castello di Verzuolo (1377). Spiega la dislocazione dei castelli saluzzesi, capisaldi strategici, da Busca a Revello, collocati in luoghi acconci per assicurare le vallate alpine contro gli attacchi dalla pianura padana, e la ritirata dei Marchesi in terra di Francia. Una tattica connessa ad una politica ormai ereditaria. Finché questa politica, portata alle sue estreme conseguenze dallo spirito di

IL CASTELLO DI VERZUOLO DAL LATO DIROCCATO, E I LASTRONI DI CINTA. (Fot. Bricarelli)

nazionalità, dalle passioni, dalle ambizioni di una donna decisa a qualunque sbaraglio pur di non rinunziare al potere – Margherita di Foix – non condurrà il Marchesato alla sua irreparabile rovina.

Anche Verzuolo, come s'è visto, la superba ròcca trecentesca, che Ludovico I aveva poi munito di tre torri rotonde, imprimendo il suo motto *Noch* su tutte le chiavi di volta delle stanze, faceva parte del sistema difensivo saluzzese. Nella scelta della sua abituale dimora Margherita di Foix preferiva Revello a Verzuolo; ma anche oggi, dopo che il castello fu spogliato da antiquari avidi dei suoi incomparabili tesori, e dopo che sono scomparse, in seguito a cedimenti del terreno dopo il 1917, le due imponenti torri quadrate d'angolo, anche oggi non è difficile immaginarne l'antico splendore.

Verzuolo, La Manta. I due castelli testimoniano di una loro solidarietà strategica, guardandosi l'un l'altro attraverso i valloncelli e le boscaglie del primo declivio prealpino che digrada su Saluzzo. Alla Manta, la dimora lussuosa dell'illegittimo ramo marchionale, allietata dalla « Fontana della Giovinezza » e dalle altre deliziose pitture neogotiche francesizzanti; a Verzuolo, fra le torri possenti, le mura merlate, i baluardi che ancora ergono le loro rovine fra il desolato parco, è sempre vivo e presente, malgrado tanto peso di secoli, lo spirito bellico della roccaforte, il senso della difesa eroica ed il ricordo cupo di un dramma. E sul contrasto architettonico e decorativo sembra aleggiare un ammonimento della storia: là, infatti, nel castello della Manta, è il molle asservimento – sia pur soltanto cortigianesco e pittorico – a gusti e a stili stranieri impressi sui muri affrescati; a Verzuolo, invece, dove tutto denuncia ancora la fortezza, è la memoria d'una soffocata ribellione a quel medesimo asservimento. Ma diciamo prima, in breve, della Manta.

Quando, nell'ottobre del 1492, il più che cinquantenne Marchese Ludovico II attendeva con impazienza l'arrivo a Saluzzo di Margherita di Foix, di quella francesina dal profilo ardito, quale ancor oggi si vede nella *Madonna della Misericordia* di Casa Cavassa (la prima delle adoranti a destra), di quella bellissima e raffinata sposa che gli avrebbe dato, col fiore dei suoi diciott'anni, una gagliarda discendenza di cinque figli tutti maschi, e s'affaccendava intanto, il trepidante Marchese, ad affrescare il vecchio castello di Saluzzo, per renderlo meno triste e più accogliente, chi sa che, osservando i lavori in corso, non abbia più di una volta imprecato contro quel bastardo suo zio illegittimo Valerano, il quale, facendo stupendamente decorare la sala baronale della Manta, gli aveva tolto il tema più bello: la « Fontana della Giovinezza ». E questo, sì, era un soggetto degno

IL CASTELLO DI VERZUOLO. *(Fot. Bricarelli)*

IGNOTO: S. COSTANZO PRESENTA IL MARCHESE LUDOVICO II DI SALUZZO. SALUZZO, DUOMO. (*Arch. fot. C.T.I.*)

di Margherita, ed ahimé! ben adatto all'età del Marchese.

Castello della Manta, splendore pittorico del Quattrocento piemontese, vanto incontrastato, nel campo della pittura profana e cavalleresca, (ove se ne tolgano gli affreschi men belli di Fénis), del Marchesato di Saluzzo sopra quello di Monferrato e persino sopra il Ducato sabaudo! È singolare che dei tre antichi maggiori Stati del Piemonte, proprio il più piccolo ci abbia lasciato le più insigni testimonianze, non dico della civiltà artistica piemontese intesa nel suo complesso, ma di quel particolare tipo di raffinatezza feudale che trova appunto la sua maggiore esaltazione nelle squisite pitture goticizzanti e araldiche del castello di La Manta. Non v'è, però, da stupirne se si pensa che di questi tre Stati, il Marchesato saluzzese è, già con Manfredo IV e Tomaso II, il più vicino al gusto ed al costume di Francia. Forse che Ludovico II non trascorre tutta la sua fanciullezza alla Corte del re, e subito dopo la morte di lui Margherita di Foix non vi conduce i suoi figli, perché vi siano educati? Così anche la « Fontana della Giovinezza », il più bell'affresco piemontese d'argomento profano, insieme coi nove « Eroi » e le nove « Eroine » della medesima sala della Manta, benché probabilmente di mano italiana, è un limpido riflesso di quello stile, di quella cultura, di quegli schemi figurativi che già avevano dato vita alle miniature, senz'alcun dubbio di gusto francese, del *Chevalier errant*, il poema cavalleresco di Tomaso III di Saluzzo.

Cos'è, dunque, questa *Fontaine de Jouvence?* È l'eterno mito della giovinezza del mondo che ricomincia, è la speranza suprema dell'umanità di vincere la morte con la vita, d'abbandonare il carico degli anni quando si fa più greve di mali e di tristezze, per riprendere le vie fiorite del futuro, unico bene che si possa contrapporre al passato scomparso: mito e speranza che si concretano in poesia, nella bella favola d'una fontana canora, capace di rendere, con un bagno miracoloso, gioventù alle membra, allo spirito, e – ciò che più conta – ai desideri. Nei poemi cavallereschi medioevali il fonte di *Jouvent*, cui già nell'antichità accennava Pausania, ricompare spesso e lo si ritrova anche in *Ogier le Danois* ed in *Huon de Bordeaux;* gli stessi primi scopritori delle terre americane speravano di trovare in quelle lande vergini la prodigiosa « Fontana della Giovinezza ».

Quasi certamente a Parigi, alla Corte di Carlo VI, Tomaso III di Saluzzo scrive, fra il 1403 ed il 1404, il suo *Chevalier errant*, pervenuto ai posteri in due copie

UNO SCORCIO DELLA VECCHIA SALUZZO: NELLO SFONDO, IL CAMPANILE DI SAN BERNARDO.

(*Fot. Bricarelli*)

manoscritte, una distrutta nell'incendio della Biblioteca di Torino, l'altra, assai più riccamente miniata, conservata alla Nazionale di Parigi. Il Marchese Tomaso muore nel 1416, e il figliuol suo illegittimo, Valerano, capostipite del ramo spurio della Manta, amplia ed abbellisce il castello. Qual migliore omaggio alla memoria del padre che far dipingere sulle pareti della sala baronale episodi e figure di protagonisti del *Chevalier errant?* Il testo miniato offre presumibilmente i modelli, e ciò spiega l'influenza dello stile neogotico ed « internazionale » nei suoi caratteri « europei », senza che sia per ciò necessario sottrarre a paternità italiana la diretta esecuzione di questi affreschi nel primo trentennio del Quattrocento.

Sulla parete del muro esterno della sala baronale è, invece, dipinta la « Fontana della Giovinezza ». A frotte, i vegliardi, chi a piedi trascinandosi coi bastoni, chi su carretti sospinti

CASTELLO E BORGO DELLA MANTA, VISTI DA MEZZOGIORNO. (*Fot. Bricarelli*)

dai servi, accorrono verso il mirabile fonte, si spogliano in fretta, s'immergono, ringiovaniscono. E la rinata gioventù ha effetti stupendi: amore e brame, da tanti anni sopiti, si ridestano magicamente in una foga di desideri erotici, mentre la cavalcata felice s'affretta verso le reggie. Di contro, sulle altre pareti, i savi cavalieri e le leggendarie eroine dell'antichità sembrano benevolmente consentire, nella loro impassibile eleganza stilistica.

Il delizioso affresco, s'è detto, fu dipinto prima del 1430. Cent'anni dopo il vicino castello di Verzuolo era teatro non di leggiadre scene cavalleresche, ma di un cupo dramma, preludio alla rovina dei Marchesi di Saluzzo.

Già abbiamo accennato alla politica decisamente francesizzante del Marchesato, accentuatasi poi fino alle estreme conseguenze con Margherita di Foix. Di questa donna, già da altri definita «altiera e terribile», qualche anno fa il dott. Masino Prever tentava una riabilitazione; ma nel suo libro documentatissimo non poteva fare a meno di rappresentarcela «successivamente giovane e brillante castellana, accorta amministratrice dello Stato, madre crudele e parziale, ed infine vendicativa e tiranna». È possibile interpretare il dissidio fra Margherita ed il suo secondogenito Giovanni Ludovico come un semplice contrasto familiare? e l'imprigionamento a Verzuolo del giovane Marchese come la punizione inflitta da una madre autoritaria ad un figlio indocile? Varie volte Giovanni Ludovico aveva apertamente manifestato il suo antifrancesismo, la sua disapprovazione per una politica che asserviva il Marchesato alla Corte di Parigi; finché quella tensione d'animi esplose in un episodio violento.

Il 3 aprile 1526 la Corte saluzzese si trovava a Revello. Era il terzo giorno di Pasqua. «Verso la fine del pranzo – narra il Prever – si cominciò a ragionar di politica: naturalmente tutti portavano alle stelle il Re francese, mentre Gian Ludovico teneva per l'Imperatore. La Marchesa, piccata, gli impose di tacere: il figlio, invece, le rispose con violenza. Allora i cortigiani lo circondarono e lo presero prigioniero, tenendolo una notte nella rocca di Revello, e quindi trasportandolo in quella di Verzuolo. Questo il fatto». Per il Prever, non si sarebbe trattato che di un semplice litigio, severamente punito dalla Marchesa. Ma come avrebbero osato i cortigiani far violenza al figlio della loro Signora, se tutto non fosse stato preordinato, se questa non fosse stata l'occasione attesa e forse provocata da Margherita? Oltre due anni di prigionia fra le mura di Verzuolo, soltanto per un atto di indisciplina, sia pure accompagnato da minacce e da gesti brutali? Dalla Corte di Parigi dovettero giungere felicitazioni per il gesto energico; e più nessuno pensò al prigioniero,

LA SALA BARONALE DEL CASTELLO DI LA MANTA, CON LE FIGURE DEGLI EROI E DELLE EROINE DEL POEMA DI TOMMASO III DI SALUZZO.

che si aggirava cupo per le stanze del castello, solo confortato dalla sua fede religiosa. La Marchesa francese trionfava.

Ma la notizia della morte del suo primogenito Michele Antonio, avvenuta a Napoli, giungeva a Saluzzo come un colpo di fulmine. La sera del 23 novembre 1528 un manipolo di Saluzzesi, stanchi del governo della Foix, si portava a Verzuolo, intimava alla guardia di abbassare il ponte levatoio, penetrava nel castello e, liberato Giovanni Ludovico, lo salutava legittimo Marchese.

Leggendario è forse l'episodio di Gian Ludovico, il quale, assetato di vendetta, corre a Saluzzo, cercando per le sale di quel castello, con la spada in pugno, la madre, e giunto poi nella Camera dei Gigli, fa atto di vibrarle un fendente; ma sopraffatto dalla commozione, le si getta invece ai piedi implorando perdono.

Sei mesi dopo il giovane doveva nuovamente finir prigioniero nella Bastiglia di Parigi, e morire oscuramente qualche anno più tardi. Il Marchesato di Saluzzo agonizzava, anche per colpa d'una politica nefasta d'asservimento allo straniero. Ed è intorno a Verzuolo che quel fosco tramonto gettava le sue ultime luci.

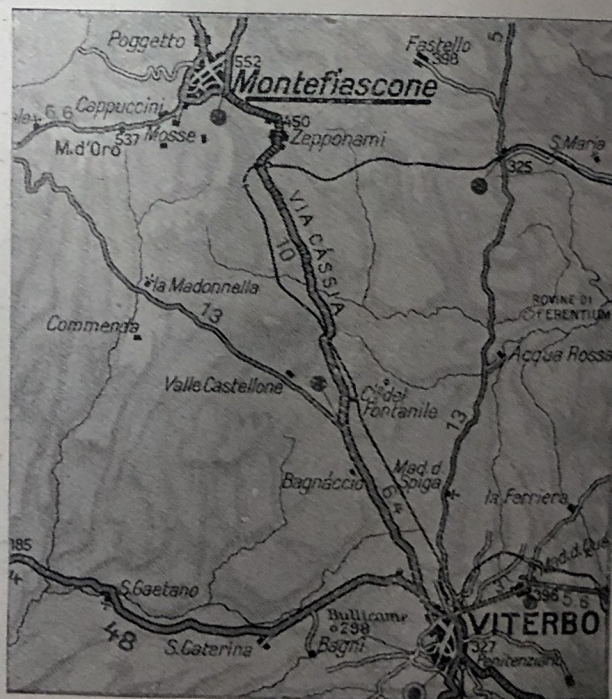
MARZIANO BERNARDI

SALUZZO – S. GIOVANNI: SALUZZO ASSEDIATA DAI SAVOIA NEL 1487. PREDELLA DELLA MADONNA DEL ROSARIO (1535).

UN ANGOLO DI MONTEFIASCONE. (*Fot. Körte*)

MONTEFIASCONE

Vi sono ancora in Italia bellezze da scoprire. Vi sono ancora paesi i quali, anche se non troppo lontani dai grandi centri, non hanno ancora avuto l'onore d'essere illuminati dai proiettori della notorietà, e se tale onore hanno avuto, è stato per ragioni secondarie, a cui essi tenevano di meno. Questo è il caso di Montefiascone, che non è un paese, ma una graziosa cittadina dell'alto Lazio, sorella minore di Viterbo, una di quelle sorelle minori che, pur essendo belle, sono ingiustamente trascurate, perché hanno accanto la sorella maggiore d'una bellezza più sfolgorante.

Questa – se così può chiamarsi – è la prima disgrazia di Montefiascone. Un'altra, ben più grave, le viene dal suo delizioso e famosissimo vino che le ha giuocato il brutto tiro di richiamare su di sé l'attenzione del mondo, facendo dimenticare la città, come se neppure esistesse. L'onestissimo *Est Est Est*, incapace di tradimenti (non tradirebbe neppure un astemio), ha tradito la sua città. Perché si va a Montefiascone? Oh bella! per bere il vero *Est Est Est*. E, se non si ha fede che nella virtù

DALLA «CARTA D'ITALIA AL 200.000» (EDIZIONE C.T.I.).

dell'acqua, per vedere almeno la tomba di colui il quale, per aver bevuto troppo di quel vino, vi morì, tramandando, di secolo in secolo, dal Medioevo ad oggi, la ragione della sua morte, gloriosa come quella che coglie il guerriero sul campo di battaglia.

Si chiamava costui Giovanni Deuc; ma, non si sa come, il suo nome fu in seguito mutato in Defuk. Era un prelato tedesco del seguito di Enrico V di Germania che, disceso in Italia, marciava verso Roma, per essere incoronato imperatore dal Papa. Pare che il Deuc considerasse l'Italia come un'immensa cantina da esplorare. Per meglio svolgere il suo programma egli viaggiava ad una certa distanza dalla scorta imperiale e si faceva precedere di qualche giornata da un servo di nome Martino, il quale aveva il compito di saggiare scrupolosamente ad ogni tappa il vino del luogo e, se gli pareva degno del suo padrone, doveva scrivere sulla porta dell'osteria la parola *Est*.

Cammina, cammina, sempre bevendo, Martino giunge a Montefiascone, scopre il moscatello, lo trova superiore ad ogni altro e lo se-

UNA DELLE VIE CHE CONDUCONO AL DUOMO (S. MARGHERITA), DI CUI SI VEDE LA GRANDE CUPOLA OTTAGONALE.

(*Fot. Körte*)

LA CHIESA DI S. MARIA DI MONTEDORO. (*Fot. Korte*)

È vera questa storia? È vero che in un primo tempo le ultime volontà del defunto furono rigorosamente rispettate e che, molto più tardi, il cardinale Barbarigo volle por fine allo scandalo (il Deuc dormiva il suo sonno mortale in una chiesa) e destinò il barile di vino in regalo ai seminaristi nel giorno della Befana? E infine, il Deuc era davvero un prelato, o non piuttosto un cavaliere più o meno nobile?

A questi interrogativi nessuno ha saputo rispondere, sia perché i documenti relativi alla eredità del Deuc e al barile di moscatello da versarsi sulla sua tomba non si sono più trovati, sia perché la pietra sepolcrale, attentamente studiata, non contiene elementi decisivi. Essa reca questa iscrizione:

eST EST EST PRopter NIMi-[um]
EST HIC IO DEUC Dominus
MEUS MORTuuS Est

(*Est, est, est*. Per bere troppo *Est*, qui Giovanni Deuc, mio padrone, è morto).

A giudicare dall'apparenza, l'iscrizione fu dunque posta dal servo. Ma con quale scopo? Con lo scopo di tutte le iscrizioni, che è quello di ricordare un defunto (e, in questo caso, al contrario di molte altre, essa dice la verità); oppure con l'altro scopo di infamare la memoria del prelato

gnala al padrone, scrivendo non una volta, ma tre volte, la parola convenuta: *Est*, *Est*, *Est*.

Ed ecco arriva anche Deuc, capisce il latino e, immemore dell'Imperatore che lo aspetta a Roma, elegge il suo domicilio a Montefiascone. L'esperienza dura circa due anni, in capo ai quali tanto ha bevuto che se ne va all'altro mondo, senza pentirsi del suo vizio, anzi esaltandolo nelle sue disposizioni testamentarie. Egli lascia, difatti, al Comune di Montefiascone le sue rendite, ma a condizione che ogni anno si versi sulla sua tomba un barile di moscatello,

beone? Anche la figura, rozzamente scolpita, ispira qualche dubbio. Vestita di una lunga tunica, le mani congiunte, ha sulla testa una mitria o una corona nobiliare. E le due coppe che si vedono, sotto gli stemmi, all'altezza del viso, sono veramente due coppe, o sono i fiocchi del cuscino malamente eseguiti? Un'ultima osservazione riguarda l'iscrizione e complica la faccenda: essa ne avrebbe sostituita una precedente e sarebbe stata incisa in un'altra pietra.

Comunque, la lapide esiste, l'avventura di Giovanni Deuc, celebrata in prosa ed in versi,

è divenuta immortale. E se non fosse la riverenza dovuta ad un luogo sacro, si potrebbe malignare, attribuendo la leggenda agli osti, per accreditare, con un'antica testimonianza, il loro vino. Non si è fatto forse lo stesso col nome della città che, dal primitivo *Mons Faliscorum*, cioè Monte dei Falisci, attraverso varii mutamenti, è ora Montefiascone? E l'emblema del Comune non fu un barile, fino all'epoca napoleonica, quando parve più opportuno cambiarlo in un fascio littorio?

PORTALE ROMANICO DELLA CHIESA DI S. ANDREA. (*Fot. Körte*)

Si può onorare quanto si vuole il vino di Montefiascone, ma non si deve credere che esso sia l'unica gloria della città. Emersa dall'ombra durante l'Impero, e raggiunto un certo splendore nel primo periodo cristiano, Montefiascone seguì Roma nella decadenza, rifiorì nel Medioevo, divenne con Viterbo uno dei baluardi dello Stato della Chiesa, sicuro rifugio per i papi che vi tornavano ogni volta che le guerre baronali o la calura estiva li costringevano ad abbandonare Roma e il Laterano.

A ricordare il cupo procelloso passato è rimasta la Rocca, le cui prime notizie risalgono ad Innocenzo III, sebbene già esistesse, da tempo. La sua storia è come quella di tanti altri monumenti del genere, che decaddero quando non furono più necessari alla difesa. Restaurata più volte, essa perdette il fosco aspetto medievale al tempo di Giulio II e di Leone X, e ad opera di Antonio da Sangallo già cominciava ad assumere le classiche linee della Rinascenza, quando, per la morte del papa mediceo, i lavori furono sospesi. Da allora cominciò la rovina, ma ciò che rimane è ancora di tanta importanza da giustificare un restauro, che ne impedirebbe la distruzione totale.

Si sale alla Rocca nelle belle giornate serene per ammirare il paesaggio. Siamo a settecento metri di altezza e di quassù dominiamo una gran parte dell'alto Lazio, fino al mare e ai monti della Toscana e dell'Umbria: dagli Appennini alla valle del Tevere e a quella di Viterbo; dal Tirreno, in cui talvolta l'isola del Giglio, colorata dal tramonto, sembra una rosea gemma marina, ai monti del Cimino e di Castro; dall'Amiata al monte Fiora e al lago di Bolsena. In questa cornice, azzurra di monti, verde di selve e di campagne, città e paesi, – Viterbo, Marta, Capodimonte, Valentano, Grotte, San Lorenzo, Gradoli, Bolsena – le-

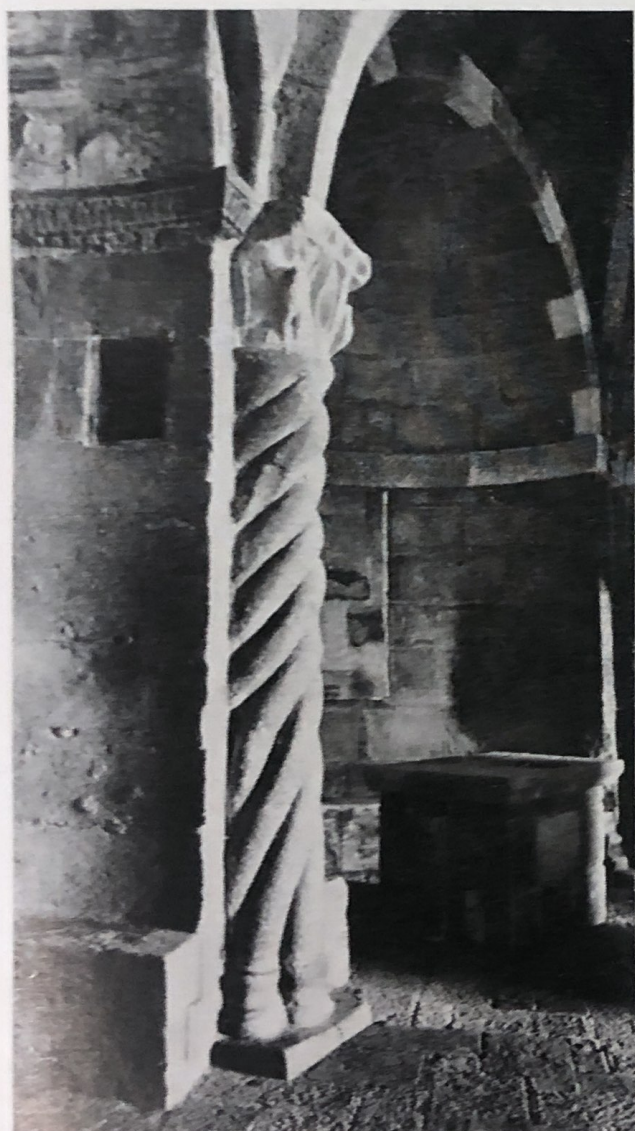
vano verso il cielo le torri dei loro palazzi comunali e le cupole delle loro chiese, chiuse nella cerchia delle mura medievali, con la loro storia, le loro tradizioni, le loro leggende.

Per le frequenti soste dei papi, Montefiascone si arricchì di chiese. Di queste, ognuna meriterebbe un capitolo a parte, a cominciare dalla Cattedrale, iniziata da un ignoto maestro verso la fine del Quattrocento, sull'area occupata da un'altra chiesa dedicata a Santa Margherita. Pare che il Sammicheli, il quale lavorava ad Orvieto, abbia dato i disegni della cupola, che non furono eseguiti. Si dové giungere a Carlo Fontana per vedere la cattedrale sormontata da una cupola grandiosa, la quarta d'Italia, a quanto sembra, dopo quelle del Pantheon, di San Pietro e di Santa Maria del Fiore. All'interno la cupola fu affrescata molto tardi, nel 1892, con una esuberanza scenografica che lascia perplessi sulla sua efficacia; ma tutta la chiesa è di belle proporzioni e ricca di marmi colorati armoniosamente disposti, di memorie artistiche e sacre, quali una tavola di Andrea della Robbia, le tombe di S. Lucia Filippini e del Cardinale Barbarigo, un *Cristo* di legno, forse del Quattrocento, montato su una Croce settecentesca, alcuni affreschi, una *Santa Margherita* di Arnolfo di Cambio. In più, il tesoro contenente oggetti di oreficeria, calici smaltati, patène, reliquiari e i paramenti dell'epoca di Urbano V, quelli, cioè, splendidissimi donati da Clementina Sobieski, moglie di Giacomo d'Inghilterra, che sostò a Montefiascone durante l'esilio.

Giovanni Deuc è sepolto nella chiesa di San Flaviano, presso una colonna in *cornu epistolae*. E – pare impossibile – si va in San Flaviano unicamente per lui, per guardare la sua figura scolpita sulla pietra tombale, per dare un'occhiata all'epigrafe, sorridere e uscire. Alla profanazione religiosa se ne aggiunge così un'altra artistica, giacché San Flaviano è un monumento romanico-gotico di sì rara originalità, che fa meraviglia se ne parli troppo poco o non se ne parli affatto nelle storie dell'arte. Si presume che la primitiva chiesa fu eretta su un antico tempio pagano, verso il nono secolo, per custodirvi le ossa del martire Flaviano. Fu gravemente danneggiata durante le incursioni barbariche, e solo dopo il Mille si pose mano alla costruzione della prima parte della chiesa romanica, a cui fu in seguito aggiunta una parte esterna gotica. Si compone di due chiese, una inferiore e l'altra superiore, adibita a matroneo, e fra le sue varie caratteristiche presenta quella del tabernacolo addossato ad un pilastro in *cornu epistolae*, forse subito dopo il miracolo di Bolsena. Le sue crociere gotiche sono ribassate e tutte di getto; le sue pitture vanno da una tavola di scuola giottesca rappresentante una scena della *Crocifissione*, dai *Miracoli di San Nicola* e da tre figure di Santi, a un ritratto di *Urbano IV*, con il sole raggiante sul petto, simbolo dell'Eucaristia, ad altre tavole che celebrano i martirî di *Santa Caterina* e di *San Sebastiano*. Nella parte superiore della chiesa domina il Settecento, ma l'antico riappare col seggio papale di Urbano IV e l'altare da lui costruito.

In questa mirabile chiesa, eretta sulla via Cassia, si fermarono in ogni tempo insigni personaggi: pontefici che venivano da Roma, im-

LA FACCIATA DI STILE GOTICO DELLA CHIESA DI S. FLAVIANO. (*Fot. Körte*)

LA CHIESA BASILICALE DI S. FLAVIANO, CON LE SUE ARCATE POSSENTI. *(Fot. Körte)*

S. FLAVIANO: COLONNA A TORTIGLIA DELL'EPOCA ROMANA

UN ANGOLO ROMANO-GOTICO DI S. FLAVIANO *(Fot. Körte)*

DONNA DI MONTEFIASCONE IN COSTUME.

(*Fot. Körte*)

peratori che andavano a Roma a farsi incoronare. Ricordiamo fra tutti Gregorio VII, il quale, il 15 giugno 1074, venne qui ad aspettare la contessa Beatrice di Toscana, con la figlia – la celebre Contessa Matilde – sue alleate nella guerra contro i Normanni; Urbano V, che venne ad annunziare ai cardinali il suo ritorno ad Avignone; Santa Brigida, che accorse da Roma per dissuaderlo e per profetizzargli la prossima morte, lontano dalla Cattedra di San Pietro. Orbene, questa stessa chiesa, artisticamente splendida e storicamente importantissima, fino all'anno passato era in condizioni così pietose da potersi paragonare ad un rudero. Diciamo subito che essa è stata salvata, e che la salvezza si deve al Ministro dell'Educazione Nazionale

S. E. Bottai e al Direttore delle Antichità e Belle Arti Marino Lazzari, i quali hanno voluto che fossero compiute le opere di consolidamento e di restauro, sotto la direzione dell'arch. Alberto Terenzio, Sopraintendente ai Monumenti del Lazio. Un gruppo di studiosi di San Flaviano, fra i quali l'ing. Tito Guglielmo Ricca e l'avv. Mercurio Antonelli, hanno collaborato alla buona riuscita del programma di restauro e di rafforzamento ed hanno dato alla chiesa quella sistemazione che da tempo era inutilmente desiderata e invocata per rimettere in luce un'opera degna in tutto della più pura tradizione artistica italiana.

Contemporaneamente ai restauri di San Flaviano, sono stati eseguiti quelli di Santa Maria di Montedoro, leggiadrissimo tempio ottagonale di Antonio da Sangallo. Di fronte al lago di Bolsena, esso domina uno degli angoli più suggestivi di Montefiascone. Eretto per sciogliere un voto fatto alla Vergine durante la peste del 1523 (quasi nello stesso tempo sorgevano a Viterbo Santa Maria della Quercia e a Todi Santa Maria della Consolazione), anche questo mirabile monumento della nostra Rinascenza minacciava rovina, ed anch'esso è stato provvidamente salvato. Ne valeva la pena, come vale la pena, tanto per Santa Maria di Montedoro quanto per San Flaviano, di estendere i lavori di restauro e di consolidamento ad alcune parti di esse non comprese nel primo programma. Per questi nuovi lavori l'autorizzazione è stata concessa, e saranno conclusi fra breve.

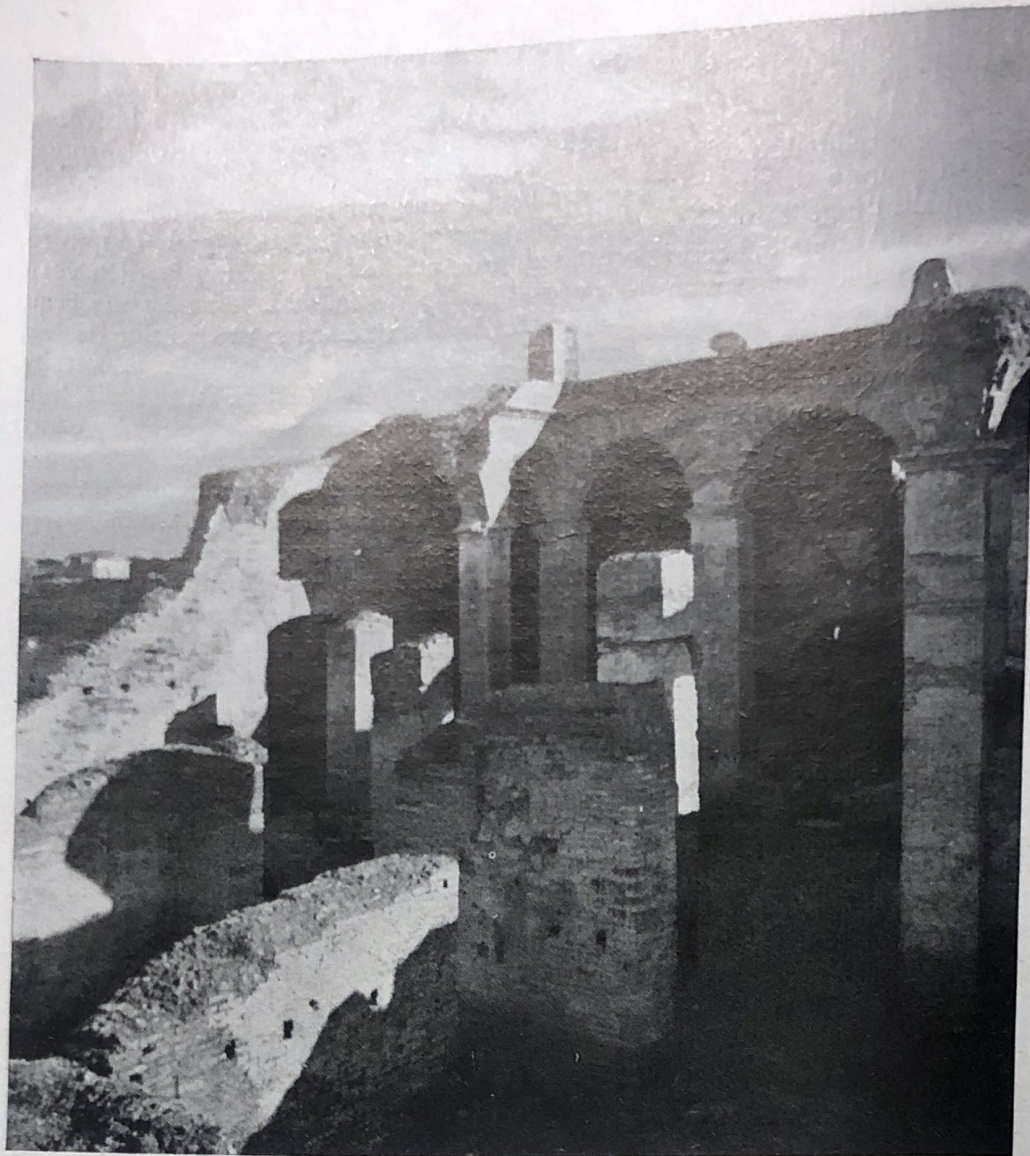
Converrebbe ora proseguire il giro di Montefiascone; fermarsi in qualche altra chiesa, per esempio in quella di Sant'Andrea, che possiede un bellissimo portale di stile lombardo puro, certamente anteriore al Mille; davanti a certe case che per le vie in salita hanno conservato il ricordo di Montefiascone medievale; passare in rassegna altri portali che, nella loro diversità, testimoniano come in questa nostra Italia, non solo nelle grandi città, ma anche nei centri minori, lontani da quelle e abitati da gente semplice e rude, da mercanti, da artigiani e da agricoltori, fiorì il divino sorriso dell'arte.

Ma, invece di attardarci in questa contemplazione, concludiamo osservando che ognuno potrà facilmente muovere alla scoperta di questi stupendi paesaggi, di queste chiese piene di ombra, di memorie e di grazia, di tante tradizioni e di tante leggende: infatti, Montefiascone è sulla via Cassia che, trasformata recentemente in una magnifica autostrada, permette di raggiungere Roma in poco più di un'ora.

A meno che, imitando il prelato germanico Giovanni Deuc, non si voglia indugiarvi di più, . . . nel qual caso, badate bene, è consigliabile di non esagerare col delizioso moscatello!

LUIGI BOTTAZZI

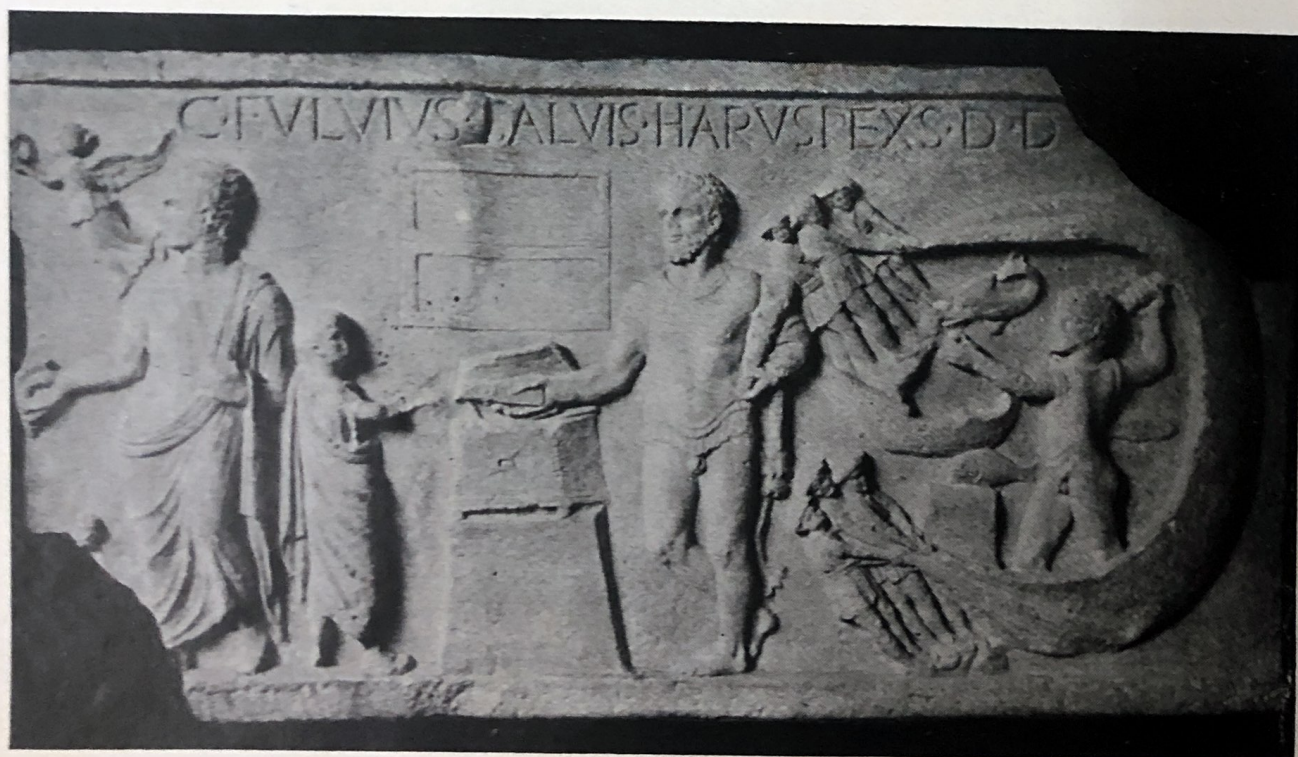
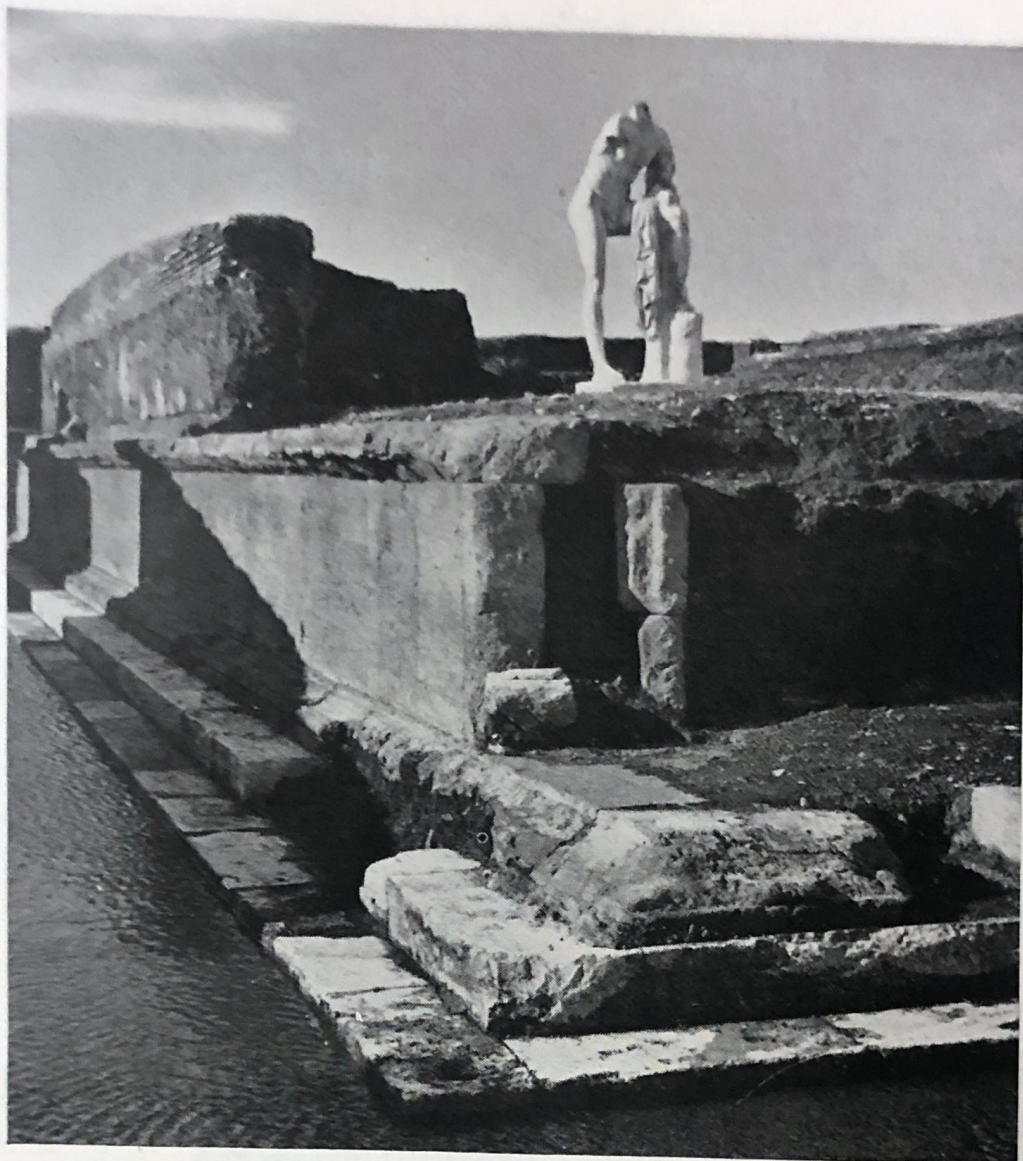
EST, EST, EST! NELLA CANTINA (BORGHESI), SCAVATA NELLA ROCCIA, SI ALLINEANO LE ENORMI BOTTI CONTENENTI IL FAMOSO VINO.

IL CORTILE AD ARCHI DELLA CASA DEI «SETTE SAPIENTI».

OSTIA RISORGE

PER L'ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI ROMA

Il grande scavo di Ostia, la resurrezione quasi totale di questa città romana sepolta da diciotto secoli, fu decisa dal Duce in vista dell'Esposizione del '42 ed è in via di attuazione per il vivo interessamento del Ministro Bottai, del Direttore Generale delle Belle Arti e dei Presidenti della Esposizione, Vittorio Cini e Cipriano Oppo.

Compiute, o per lo meno condotte a buon punto le altre grandi imprese archeologiche italiane, i Fori imperiali, la via dell'Impero, gli scavi del Palatino, di Ercolano, di Pompei e quelli, nell'Africa nostra, di Leptis Magna e Sabrata, il Duce stesso ha rivolto l'attenzione ad Ostia, prima colonia mediterranea fondata da Roma alla foce del Tevere per le necessità della sua flotta e per i bisogni del suo commercio marittimo. Una città che per otto secoli ha vissuto la stessa storia e la stessa vita di Roma e che rispecchia, quindi, la migliore, la più completa immagine dell'Urbe, era ben meritevole delle cure e delle provvidenze del Fascismo, che della romanità si è fatto un culto, una disciplina, una legge. E se veramente l'Esposizione Universale vuol essere una Olimpiade delle civiltà, una rassegna organica dei valori della nostra stirpe in ogni campo, da quale più completa, più appassionata e appassionante pagina di storia e di vita si può iniziare la lettura delle vicende di Roma, se non da quell'audace affacciarsi sul mare dei primi trecento coloni romani inviati alla foce del Tevere, come sentinelle avanzate, ad affermare la nuova potenza di Roma e a preparare l'espansione del

PODIO IN TUFO E GRADINI DI TRAVERTINO DI UN GRANDIOSO TEMPIO DI ERCOLE DI ETÀ REPUBBLICANA. SOPRA IL PODIO, LA BELLA STATUA DI UN EROE IN RIPOSO.

RILIEVO MARMOREO RAFFIGURANTE UNA LEGGENDA FORSE LOCALE: LA PESCA DI UNA STATUA DI ERCOLE. *(Fot. Direz. Scavi)*

suo dominio sulle terre di Gallia, di Spagna, d'Africa, in tutto il bacino mediterraneo? Da Ostia, infatti, partirono le prime navi di Roma alla conquista dei paesi d'oltre mare; Ostia ha foggiato i primi marinai, Ostia ha affermato la prima potenza marinara di Roma. È giusto, quindi, che una Esposizione mondiale Italiana faccia risorgere l'antica città gloriosa.

Farla risorgere! Sanno i lettori che cosa questo significa?

Si tratta di un' impresa archeologica di valore universale, di una documentazione di romanità che soltanto Roma, in regime fascista, poteva offrire al mondo. Si apre, con Ostia, il vasto quadro della civiltà italiana che la Esposizione offrirà in mirabile sintesi fino all'avvento del Fascismo. Ostia è, infatti, città mediterranea di inconfondibile carattere romano e italiano. Non si scorgono qui influssi ellenici, come a Pompei o ad Ercolano; né si scorge ancora qui quasi nessun apporto orientale, come nelle colonie romane di Asia e di Africa. Visitare Ostia quale apparirà all'apertura della Esposizione del ventennale (21 aprile '42-XX) significherà completare la visione di Roma Imperiale. Qui i fori, i templi, le basiliche, la cornice, insomma, della vita pubblica dell'Urbe; in Ostia la vita economica e commerciale, la diuturna vita degli abitanti intenti al disbrigo degli affari, al traffico del porto e all'approvigionamento della Capitale.

PANORAMA DELLA ZONA SCAVATA NEGLI ULTIMI MESI TRA IL FORO E LA FOCE DEL TEVERE.

CLIPEO MARMOREO TROVATO IN UN EDIFICIO TERMALE. L'IGNOTO PERSONAGGIO DELL'ETÀ TRA NERONE E I FLAVII FU FORSE UN CELEBRE CITTADINO O MECENATE OSTIENSE.

La grandiosa impresa archeologica non ha precedenti nella storia dell' archeologia italiana e straniera, sia per vastità di esplorazione, sia per rapidità di esecuzione. Si tratta, infatti, di mettere allo scoperto una superficie di duecentomila mq. di rovine, asportando più di mezzo milione di metri cubi di terra, nello spazio di tre anni, con

(Fot. Direz. Scavi Ostia Antica)

una spesa complessiva, tra sterri e restauri, di circa sette milioni di lire, che verranno impiegati quasi tutti in mano d'opera. Bastano queste cifre a dare un'idea dell'imponenza del lavoro. Sarà più che raddoppiata la superficie messa in luce durante gli ultimi trent'anni, il che vale a dire che nel quadriennio 1938-42 si farà più lavoro di quello compiuto tra il 1910 e il 1938.

Una strada panoramica, dipartendosi dall'autostrada presso la stazione di Ostia Antica, costeggerà le mura repubblicane della città, permettendo una visione rapida e completa degli imponenti ruderi del Porto di Roma anche a chi non possa minutamente visitarli.

Nelle antiche fontane ostiensi tornerà, come un tempo, a zampillare l'acqua, e una adeguata illuminazione dei monumenti principali consentirà visite notturne alle rovine, mentre l'antico teatro accoglierà spettatori di eccezione per eccezionali spettacoli classici all'aperto.

Parchi e giardini, con alberi e fiori accuratamente selezionati, com-

SALA DI UN EDIFICIO PUBBLICO – SEDE DI UNA CORPORAZIONE COMMERCIALE OSTIENSE – DECORATA CON COLONNE MARMOREE E CON UNA STATUA DELLA FORTUNA.

VIA DELLA FORTUNA, CON CASE A BALCONI SU MENSOLE DI TRAVERTINO. (UN RILIEVO CON LA FIGURA DELLA FORTUNA, APPLICATO SUL MURO DELLA CASA, DÀ IL NOME ALLA STRADA).

(Fot. Direz. Scavi Ostia Antica)

pleteranno la mirabile visione di queste romane strutture.

Gli importanti e numerosi trovamenti di pitture, mosaici e sculture di pregio saranno in gran parte lasciati nei monumenti e negli edifici, in parte collocati nel nuovo Museo. Ostia tornerà così ad essere un organismo vivente, e sarà, per gl'Italiani e gli stranieri che vi si recheranno, la rivelazione di una vita ancora vibrante, come se i secoli non l'avessero mai interrotta.

Lo si può affermare fin d'ora, dopo che il primo anno di scavi ha dato ad Ostia Antica un volto nuovo. La città ha già mutato aspetto, e ne è già cresciuta d'assai l'importanza. Si è lavorato col fervore e con la passione che negli operai, nelle maestranze, nei dirigenti suscitarono sempre la ricerca e la scoperta di monumenti e di opere d'arte, di cui la romanità ci ha fatto eredi. È la rivelazione di un mondo ancora in gran parte sconosciuto, ma pur sempre vivo: senti qui una continuità di stirpe, di ambiente, di tendenze, che produce continuità di modi di vivere, di ispirazioni e di soluzioni artistiche. Né quel che abbiamo già veduto in altre città antiche, né l'aver rintracciato nei classici il costume e il tenore di vita dei nostri antenati,

COME FU TROVATA IN UNA SALA DELLE TERME UNA STATUA MARMOREA DI UNA «KORE», COPIA ROMANA DI UN ORIGINALE GRECO DEL VI SECOLO A. C.

(Fot. Direz. Scavi Ostia Antica)

può far sì che innanzi a queste rovine ostiensi la prima sensazione che ne riceviamo non sia di stupore, quasi Ostia Antica fosse una città del giorno d'oggi.

I risultati ottenuti nel primo anno di scavo sono più che confortanti: una vasta superficie di ruderi imponenti, messi allo scoperto sopra un'area di circa otto ettari, oltre i venti già prima portati alla luce, permettono ormai di riconoscere il carattere particolare di questa antica città commerciale nella sua topografia, nella sua architettura monumentale e nella sua veste artistica.

Si rivela che Ostia fu costruita secondo un piano regolatore stradale ed edilizio ben definito, il quale, se pur originato dai caratteri fondamentali che prevalsero sempre nella fondazione di colonie romane, acquista però una certa elasticità sia nei riguardi delle necessità commerciali, sia anche nei riguardi estetici.

Così, il grande corso di Ostia, che taglia la città da est a ovest per una lunghezza di circa 1400 metri, pari alla lunghezza del Corso Umberto, si biforca in due rami, uno diretto alla foce del Tevere, l'altro alla più prossima spiaggia del mare. Una seconda grande arteria citta-

SALE DI UN EDIFICIO TERMALE ILLUMINATE DA LUCERNARII. *(Fot. Direz. Scavi)*

UNA ELEGANTE BOTTEGA CON PICCOLA VASCA DECORATA DA MARMI POLICROMI E DUE COLONNINE DI GIALLO ANTICO. *(Fot. Direz. Scavi Ostia Antica)*

dina, il *cardine massimo*, traversa la città da nord a sud, dal Tevere alla pineta di Castel Fusano, la « selva di Enea », come si chiamò nel Medio Evo il parco del Lido di Roma, che, molto più folto e più esteso, conservava in quel nome il ricordo del mitico progenitore della nostra stirpe, il mite e pio Enea, il quale, secondo la leggenda e la poesia di Virgilio, aveva preso terra alla foce del fiume sacro.

Il terreno tra queste grandi arterie della città antica è già in gran parte esplorato, e si può ben dire che esso ha restituito alla nostra ammirazione anche più di quanto ci aspettavamo.

Un'area sacra di tre templi di età repubblicana, ben conservati almeno nei loro basamenti di tufo, parla eloquentemente della importanza che ebbero i culti religiosi in Ostia. Il più grande di questi templi, di metri 31 × 16, intatto nel suo podio a ortostati di tufo e nella sua scala di nove gradi di travertino, era dedicato ad Ercole invitto, secondo l'inscrizione incisa sull'ara marmorea dedicata da un Prefetto della città. Risale a circa 100 anni a. C., ma è durato, con alcuni rifacimenti, sino alla fine del quarto secolo dell'êra nostra; mezzo millennio di vita. Una statua di eroe in riposo, di eccellente fattura, è stata qui appunto ritrovata. Il secondo tempio, forse dedicato ad Asklepios, è di minori dimensioni e costruito in opera reticolata incerta, vale a dire ad irregolari cunei di tufo. Conserva sul podio parte delle tre colonne in tufo a scannellature rivestite di stucco bianco. Un terzo tempio anonimo, anche questo di età repubblicana, ci si presenta con alcuni frammenti della decorazione marmorea che esso ebbe in età traianea.

Sempre nel campo religioso, la zona esplorata ha rivelato alcuni santuari mitriaci, pertinenti, dunque, al culto solare del dio Persiano, così diffuso nell'Impero e che forse fu il più ostile alla diffusione del Cristianesimo. In uno di questi santuari fu ritrovato il gruppo di Mitra, uccisore del toro, opera dello scultore ateniese Kriton, il cui nome è inciso sul collo dell'animale. Notevolissima scoperta e per la firma dell'autore e per il pregio

dell'opera, che è il solo gruppo statuario di Mitra a tutto tondo che si conosca.

Nell'architettura civile sono, invece, da segnalare alcuni edifici che, pur destinati ad abitazione, hanno un vero carattere monumentale per le loro non comuni dimensioni e per la loro quasi perfetta conservazione.

L'edilizia ostiense ne risulta in tutte le sue particolarità costruttive e ornamentali: case tutte in laterizio, spesso ornate di portici e di balconi, sempre aperte su strada o in grandi cortili interni e a cielo libero, a mezzo di arcate o di finestre; divise in appartamenti indipendenti tra loro, provviste di una o più scale esterne ed interne, per raggiungere i tre o quattro piani che ne costituivano l'altezza originaria. In sostanza, la casa ostiense, che riproduce il tipo più comune della casa romana imperiale, avvicina, molto più che non sembrasse dagli esempi di Pompei, il nostro presente modo di abitare all'antico. Si può affermare che la casa della civiltà moderna ha origini dirette dall'abitazione ostiense-romana.

Tra gli edificî pubblici primeggiano numerosissime le Terme, le sontuose sedi delle Corporazioni commerciali e i vastissimi magazzini annonari. Nè c'è da meravigliarsi, ove si ricordi che Ostia fu per cinque secoli l'emporio commerciale di Roma e che dovette, quindi, immagazzinare la maggior parte delle merci destinate alla Capitale. E neppur meraviglia che i nume-

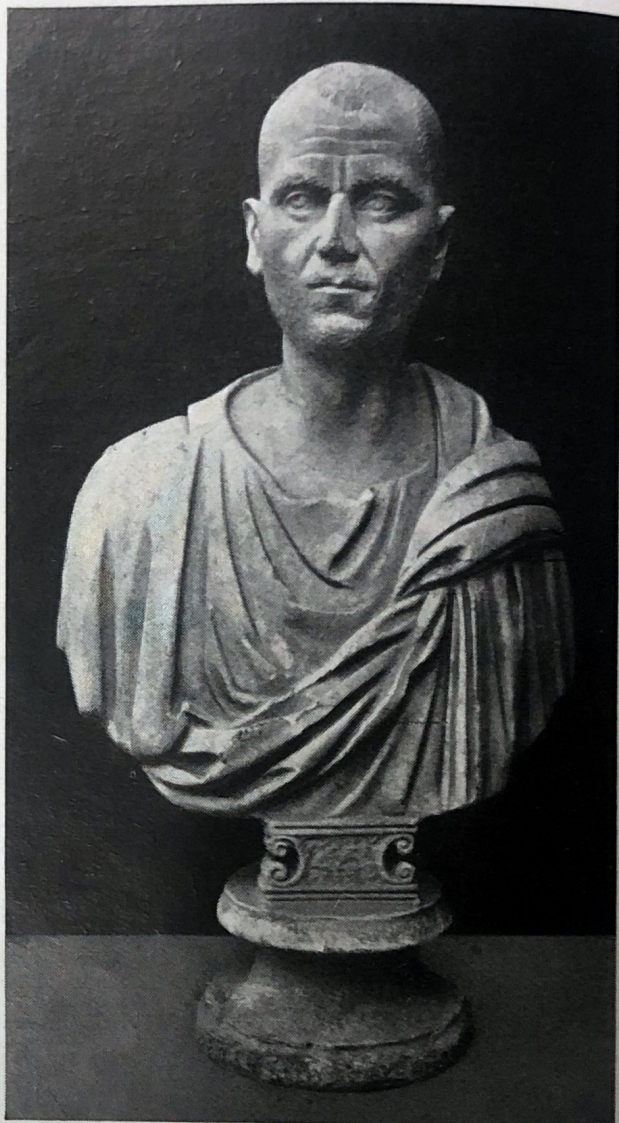
VENERE ACCOVACCIATA, DEL TIPO DELL'AFRODITE DI DOIDALSAS (III SEC. A. C.). *(Fot. Direz. Scavi Ostia Antica)*

SOFFITTO A VOLTA DI UNA CAMERA DI APPARTAMENTO, DIPINTO A VIVACI COLORI. NEL TONDO CENTRALE, PÉGASO ALATO; NEI RAGGI, AMORINI, PESCATORI E UCCELLI.

STATUA DI UNA NOBILE DAMA ROMANA RAFFIGURATA CON GLI ATTRIBUTI DELLA DEA CERERE (FORSE L'IMPERATRICE GIULIA DOMNA O QUALCUNA DELLA FAMIGLIA DI SETTIMIO SEVERO).

TESTA DI EFEBO (ARTE GRECA DEL V SEC. A. C.).

rosi, agiati commercianti e tutti gli addetti ai servizi marittimi e di trasporto provvedessero a che i loro luoghi di riunione fossero ricchi e ben decorati edificî. Tale è quello, or ora scoperto, sul decumano massimo, ornato di colonne sul fronte e di due fontane a nicchia, e costituito da una vasta area aperta, con sale nel fondo pavimentate di bei mosaici. Nel centro, una stretta e lunga vasca con nicchie semicircolari per giochi d'acqua.

Qualche meraviglia può produrre, invece, la presenza di una infinita quantità di edifici

RITRATTO DELLA METÀ DEL III SECOLO DI QUALCHE PERSONAGGIO OSTIENSE CONTEMPORANEO DELL'IMPERATORE TRAIANO DECIO.

termali, per una popolazione di 80 o 100.000 abitanti. Infatti, nell'area scoperta durante gli ultimi scavi già sei complessi di bagni pubblici, tutti di carattere monumentale, sono venuti in luce, con una proporzione di circa uno ogni diecimila metri quadrati di terreno. Enorme proporzione, se la si paragona al numero dei bagni pubblici nelle città moderne.

A spiegarla, conviene ricordare sia la mancanza di bagni privati nelle case di abitazione

COME È STATA RITROVATA LA STATUA DI GIULIA DOMNA, GIACENTE TRA IL MATERIALE DI CROLLO DI UNA BOTTEGA.

più comuni, sia la necessità, in un popolo adibito a lavori manuali faticosi, di bagnarsi ogni giorno, tanto più che ogni cittadino trovava nelle Terme, oltre al refrigerio del bagno, un luogo di riunione, un centro sportivo e di ricreazione, con giuochi e trattenimenti varî, oggi si direbbe una sede di *dopolavoro*.

L'interesse delle scoperte edilizie è accresciuto dal notevole numero di mosaici, dipinti e sculture che il fertile suolo ostiense ci ha restituito.

Se era da presumere una grande quantità di mosaici, di cui Ostia ha sempre rivelato abbondanza e ricchezza, più sorprendenti sono le scoperte fatte nel campo pittorico. Basterà citare per tutte quella della vôlta di una stanza completamente intatta e interamente dipinta a piccoli riquadri di genere: amorini pescatori, uccelli acquatici, pavoni e, nel centro, la figurazione di Pegaso alato.

I pochi soffitti a vôlta dipinti che si conoscono appartengono tutti a tombe: è questo, quindi, il primo esempio di una vôlta dipinta conservata in una casa privata.

Tra i duecento pezzi di scultura ritrovati, almeno la metà sono egregie opere di scalpello romano, ed arricchiscono davvero il patrimonio statuario di cui la romanità ci ha fatti eredi.

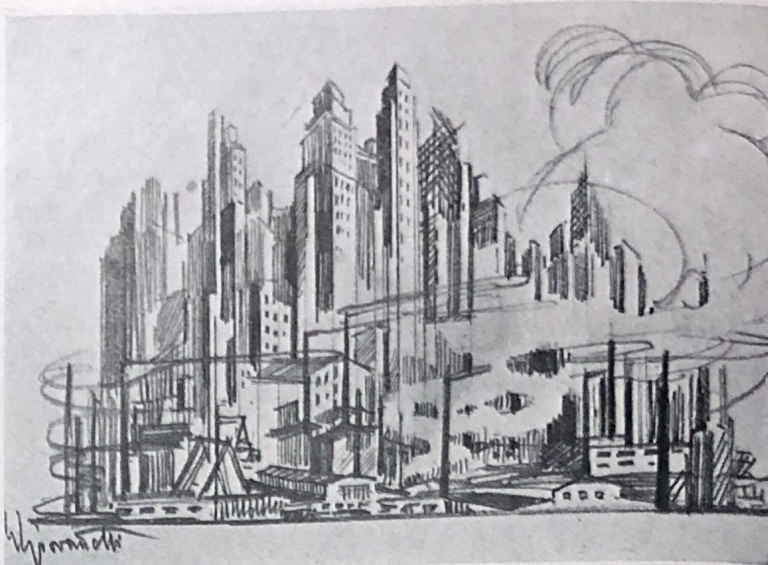
Notevoli alcune copie di originali greci, come il magnifico torso di Asklepios, da un tipo statuario del II secolo a. C.; interessanti, per pregio artistico e per originalità di raffigurazione, alcuni rilievi; degnissimi poi di menzione e di ammirazione gli eccellenti ritratti di imperatori, imperatrici e di alti personaggi ostiensi, che ci permettono una rassegna abbastanza completa della ritrattistica romana quale appare per più di tre secoli, dall'aurea età augustea fin quasi a Costantino.

Sicché non solo si accrescerà di nuovi e ottimi esemplari di scultura il Museo ostiense, di cui si inizia già l'ampliamento; ma i singoli edifici tornano ad animarsi delle statue che formarono già la loro decorazione originale. Infatti, quando non sarà possibile lasciare sul posto gli oggetti trovati, se ne faranno dei calchi, in modo che l'edificio risulti il più possibile completo e adorno come alle origini.

Ostia deve essere di nuovo una città viva e sarà certo una delle più attraenti e delle più interessanti. Perché Ostia è la più vicina a Roma, la più fedele immagine della vita corporativa del medio ceto e del popolo, di quelle classi sociali che hanno tenuto vive e tramandate ai posteri la tradizione, la legge, la civiltà romana.

GUIDO CALZA

GRUPPO MARMOREO DI AMORE E PSICHE, CHE ERA STATO COLLOCATO A DECORAZIONE DI UN NINFEO. *(Fot. Direz. Scavi Ostia Antica)*

LA PIZZA ALLA CONQUISTA DEL MONDO

Un amico, che ha un ufficio a New York, mi racconta: « Era venuto da me un Canadese, per un affare che andava in lungo. L'ora della colazione era suonata da un pezzo, e dovetti dirgli ad un certo punto: « Se scendessimo per un boccone? Io vado qui, a due passi, in una pizzeria napolitana. Non oso invitarvi, ma, poiché si tratta per voi d'una novità, la cosa potrebbe interessarvi ». Il Canadese discese con me, e la cosa lo interessò a tal punto che, mangiata la prima pizza, ne ordinò una seconda, cui seguì una terza. Risalimmo in ufficio e riprendemmo a discutere. Questa volta fu il Canadese che tagliò corto. « Tornerò e avremo tutto il tempo per riparlarne ». « Come volete! », risposi, poiché avevo anch'io qualche altra cosa da fare. Immagina la mia sorpresa quando, pochi minuti dopo, uscito a mia volta, nel passare innanzi alla pizzeria vedo che il mio Canadese è là, alle prese con la quarta pizza... ».

Quest'istantanea finale, meglio d'un lungo discorso, può darvi un'idea della rapidità con cui la pizza napolitana va conquistando il mondo.

Bisogna risalire all'origine, al forno. Il pizzaiuolo napolitano ha un piccolo forno in mattoni, che riscalda una volta tanto a forza di fascina e tiene poi alimentato con fiammatelle di trucioli (pampuglie) tra una sfornata e l'altra. La pizza trova il piano nettato a perfezione, su cui può cuocere in quattro o cinque minuti.

Per voi, che non avete che un forno a gas, ecco la ricetta più semplice. Prendete un centocinquanta grammi di fior di farina e, aggiungendo un pizzico di sale, fatene una pasta con quindici grammi di lievito di birra sciolto in una tazzina di latte tiepido. Lavorate la pasta per cinque minuti, o, se siete in città e volete risparmiarvi questa fatica, fate venire la pasta già lavorata e lievitata dal fornaio, e spianatela allo spessore d'un centimetro, adagiatela in una teglia bassa e cospargetela di pezzetti di pomodoro pelato, di fettine di mozzarella, di un po' di origano, di sale e di pepe, e spruzzate il tutto con olio, e tenete nel forno a fuoco vivo, per quattro o cinque minuti, finché la pasta comincia a dorarsi all'orlo.

Avrete fatto qualcosa che potrà chiamarsi, per domestica approssimazione, una pizza alla napolitana, in quanto avrete usato gli ingredienti classici. Ma non dimenticate che la vostra è soltanto una pizza addomesticata e che l'autentica napolitana comporta una selvaggia ricchezza. La pizza è il tema classico della sobrietà meridionale, su cui la fantasia napolitana s'è sbizzarrita in sapori e profumi. A Napoli vi cantano non solo l'origano, ma anche il basilico e l'aglio: e vi svariano non la mozzarella sola ed il pomodoro, ma le alici e i pesciolini minuti (cicenielli) e le cozze ed i funghetti a chiodo (fungetielli).

Voi indovinate già la varietà delle combinazioni e la sapienza dei compendî. Una stessa pizza può offrirvi, divisi in quattro quadre, i condimenti di quattro pizze: qui avete le cozze, qui le alici, qui pomodoro e mozzarella, qui l'aglio e l'olio e l'origano. Vi si dà, insomma, con la schiacciata, una specie d'insalatone magno.

A condire non basta l'olio. Un po' di strutto (*nzongna*) va su tutte le pizze ove non entrino né il fungo né il pesce minuto.

Questa divisione degli ingredienti in quattro quadre della stessa pizza è all'origine d'una canzone del Gambardella su versi di C. Capurro, ch'era popolarissima una trentina d'anni or sono: « Il pizzaiuolo nuovo ». Il poeta fa un malizioso quadretto di genere, in cui una mammina sparte la pizza con tre figliuoli, tagliando per ognuno la quadra preferita.

'O pprincipio d'o Cavone,
addò steva 'o pastaiuolo,
llà sta 'o capo pizzaiuolo,
nun putite mai sbaglià.

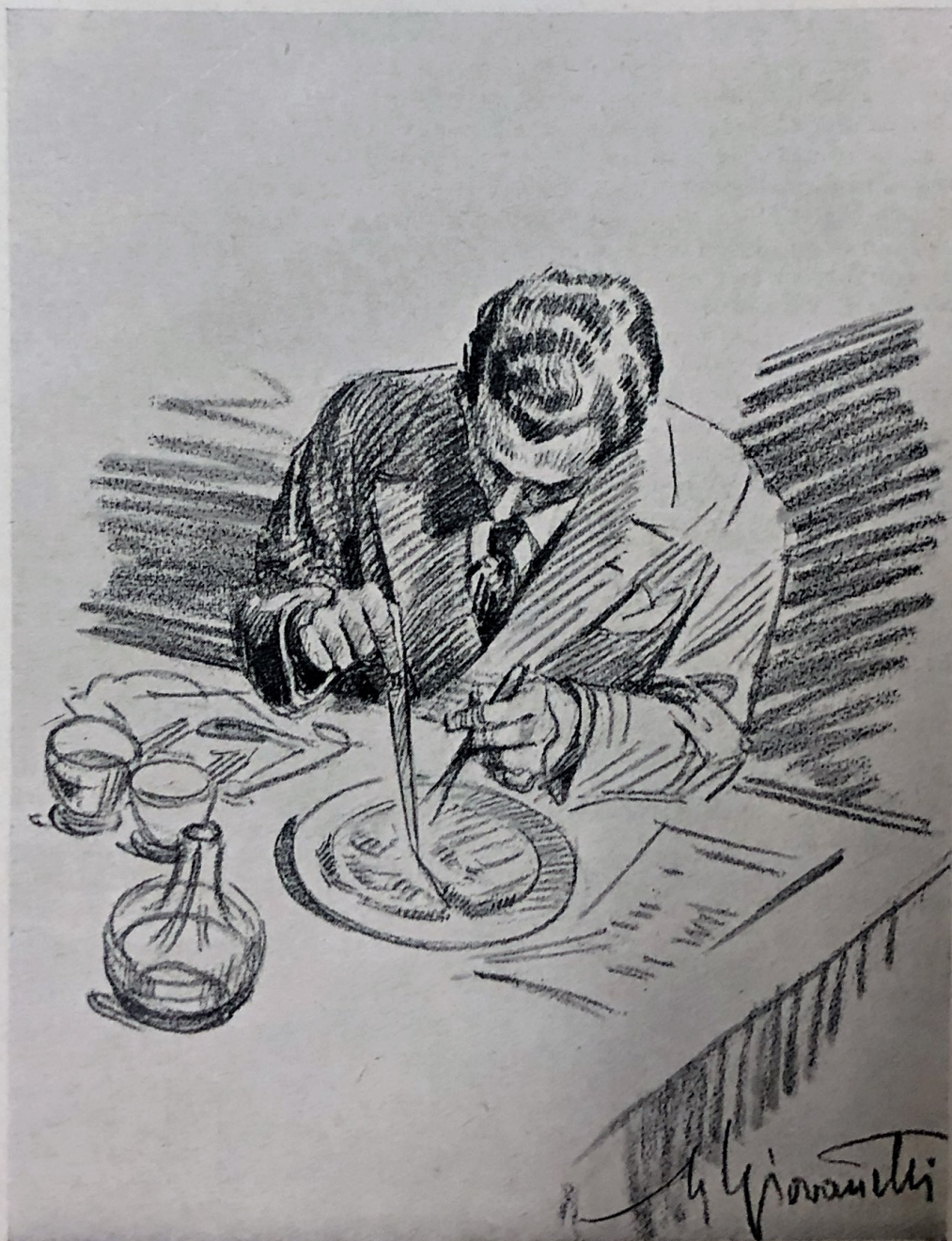
Quanno sforna chelli pizze
saglie 'addore p''o quartiere:
ma che pizze, so' pastiere?
sfogliatelle? ma che so?
P'otte solde sulamente
se po fa 'e quatto manere!
pe 'na mamma è nu piacere,
quanno 'a sparte fa accussì:
« A nennella cu' a pummarola,
a 'o nennillo c''o ciceniello,
a 'o cchiù gruosso c''o fungetiello,
ll'ato riesto s''o vvede mammá ».

Il pizzaiuolo è una delle più colorite figure della vita napolitana, in quanto venditore girovago. Lo s'incontra ovunque s'assiepa il popolino, a Porta Capuana, a via dei Tribunali, a Forcella, a Mercato: e s'avanza recando sulla testa una specie di pagoda di stagno, con ornamenti d'ottone. Là, su piani sovrapposti, le pizze restan calde per ore ed ore.

Tra le « voci » dei venditori napolitani quella del pizzaiuolo è una delle più attese ed ha sovente una grazia millantatrice che eccita gli svogliati. Per molti arriva, con la sua alta pagoda, il pranzo, o la cena. « Eccole le brioches »: annuncia qualche pizzaiuolo dalla fantasia aerea.

Nella pizzeria, al chiuso, trovate invece ancora le signore della buona borghesia, che vanno per tradizione là come, in altre città, si va al *tea-room*. La pizza è, per le Napolitane, il piatto leggero e discorsivo.

Un gaio conforto era, un tempo, anche per gli studenti che sciamavano dalle parti di Porta Alba, dov'era la pizzeria più famosa. Non crediate che ad essi si debba il nome di « pizza a libretto » che suol darsi ad ogni prosaica pizza che sia stata piegata in due per comodo del deambulante mangiatore, il quale schiva così il pericolo di avere addosso l'untume.

Né è da confondersi con la napolitana quella che a Napoli, per il credito concesso dal venditore, suol chiamarsi « pizza a otto giorni ».

« ... IL MIO CANADESE ERA LÀ, ALLA PRESE CON LA QUARTA PIZZA ... ».

Questa è una crescia volgare, che si trova un po' in tutte le città italiane e non ha niente di comune con la sfolgorante partenopea.

La cenobitica *« Pizzeria degli amici »*, ideata a Capri da Giorgio Cerio e dal conte Pellegrini, è cosa che esclude, per natura sua, il grosso pubblico. Il tempio della pizza non è oggi né a Capri né a Napoli: è a Pontecagnano, sulla strada da Salerno a Paestum.

Non v'aspettate un tempio dorico. Si tratta di una osteriola sulla destra, in fondo a un viottolo. Là una dozzina di ragazze friulane, in costume, sono pronte a servirvi dai venti ai venticinque tipi di pizza. Esulta, pizzofilo Pantagruele!

Nel tempio giulivo di Pontecagnano si soffermano oggi tanto i Napolitani della buona società quanto gli stranieri già conquistati dalla pizza. Anche il Principe di Piemonte si degna far qualche visita all'umile santuario della dea multiforme che, a tutte le ore e comunque condita, ha sempre la faccia calda e rutilante del sole.

Voi vedete qui che questo dei pizzasti è già una specie di culto cosmopolita ed iniziatico e ricorda un po' quello, oso dire, che un duemila anni or sono si aveva in questi stessi paesi per la multiforme Iside, cui cielo e terra davano i sapori. Ma Iside era piuttosto lunare: e la pizza, coi suoi fulgori e con le sue stesse macchie, resta invece il gran simbolo mediterraneo del Sole, disceso a benedire la nostra mensa frugale.

Pizzasta ardente e non dell'ultima ora, giurerei di comunicare attraverso la pizza col « santissimo Sole » dei nostri vecchi imperatori soldati e adoratori di Mitra. Mi pare che, quando la pizza è sulla mia mensa, una latinità più splendida e rude, quella d'un imperatore Aureliano, si riaccenda in me.

Questo non vi dice ancora come la pizza vada conquistando il mondo. Ho il sospetto che gli stranieri abbiano scoperto prima di noi la profumata salubre levità di questo cibo mediterraneo per eccellenza. Essi, forse, hanno cominciato a sentire che, se i maccheroni erano una gran cosa, la pizza, rapida, adattabile a tutte le varietà delle ore e dei luoghi e dell'economia, era qualcosa d'ancor più grande.

Soltanto da un paio di diecine d'anni i maccheroni sono un piatto universale, che si trova in tutte le mense del mondo. Sino a pochi anni or sono erano ancora una lussuosa singolarità per le stesse città italiane. La conquista del mondo, iniziata già anche dalla pizza, sarà forse più profonda.

La pizza è già arrivata a tutte le grandi cucine d'albergo, europee ed americane. Al di qua e al di là dell'Oceano non c'è oggi distinto « chef » che non abbia la sua brava ricetta di pizza alla napolitana. Quel che si apprezza di più in queste mense cosmopolite è non la varietà dei condimenti ma la levità appetitosa di un cibo che non impegna in modo alcuno lo stomaco e, dopo avervi rallietato, non esige gratitudine e si lascia in un attimo dimenticare. La pizza è la gloria meridionale del sole, che basta a se stessa.

I grandi « chefs », con un fior di farina particolarmente delicato, cercan dunque di far della pasta qualcosa di supremamente leggero: qualcosa d'incorporeo e caldo come un raggio del mezzodì. Confessiamo di preferire, a questa grazia quasi eterea da grande albergo, la corposità addentabile delle nostre pizze casalinghe, rimaste assai più vicine al modello napolitano.

La pizza uscì per la prima volta da Napoli alla conquista di Roma una quarantina d'anni or sono: ed apparve alla Capitale come novità elegante. In Piazza Poli, a mezzo tra piazza Colonna ed un celebre « varietà » di quel tempo, ch'era il « Margherita », la pizzeria Zaccaro diventò e rimase per qualche anno il più elegante ritrovo notturno. Gaudenti raffinati, artisti, letterati, studenti alle prime armi, trovavano da Zaccaro il loro sole di mezzanotte.

Zaccaro era il tipo perfetto del Napolitano spagnoleggiante, e soleva presentare qualche cliente con una magniloquenza che superava tutti i vertici dell'assurdo. Nel suo gergo italo-napolitano, presentando Jean Carrère, intellettuale giornalista francese, Zaccaro diceva con un superbo gesto: « Vi presento Don Giovannino Carrera, ch'è più potente dell'ambasciatore di Francia ».

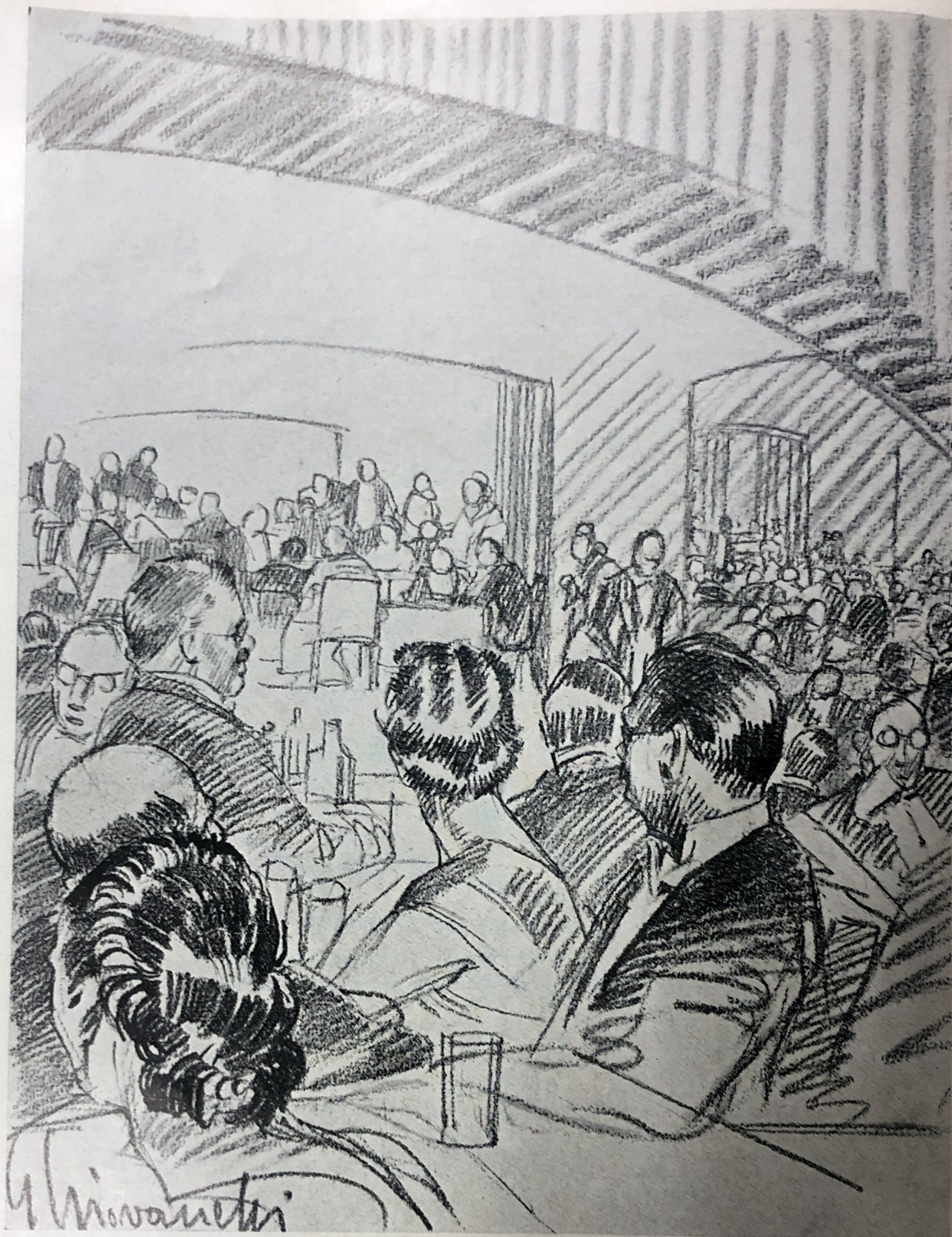
Con l'andar degli anni, anche la mirabile pizzeria intristì, e vi regnò allora un vecchio pappagallo, melanconico ed impertinente genio del luogo, che, aggufato ad un passo dalla porta da cui il cliente usciva, ripeteva ogni volta il roco ritornello ammonitore: « ha pagato? ».

« ECCOLE LE BRIOCHES ! ».

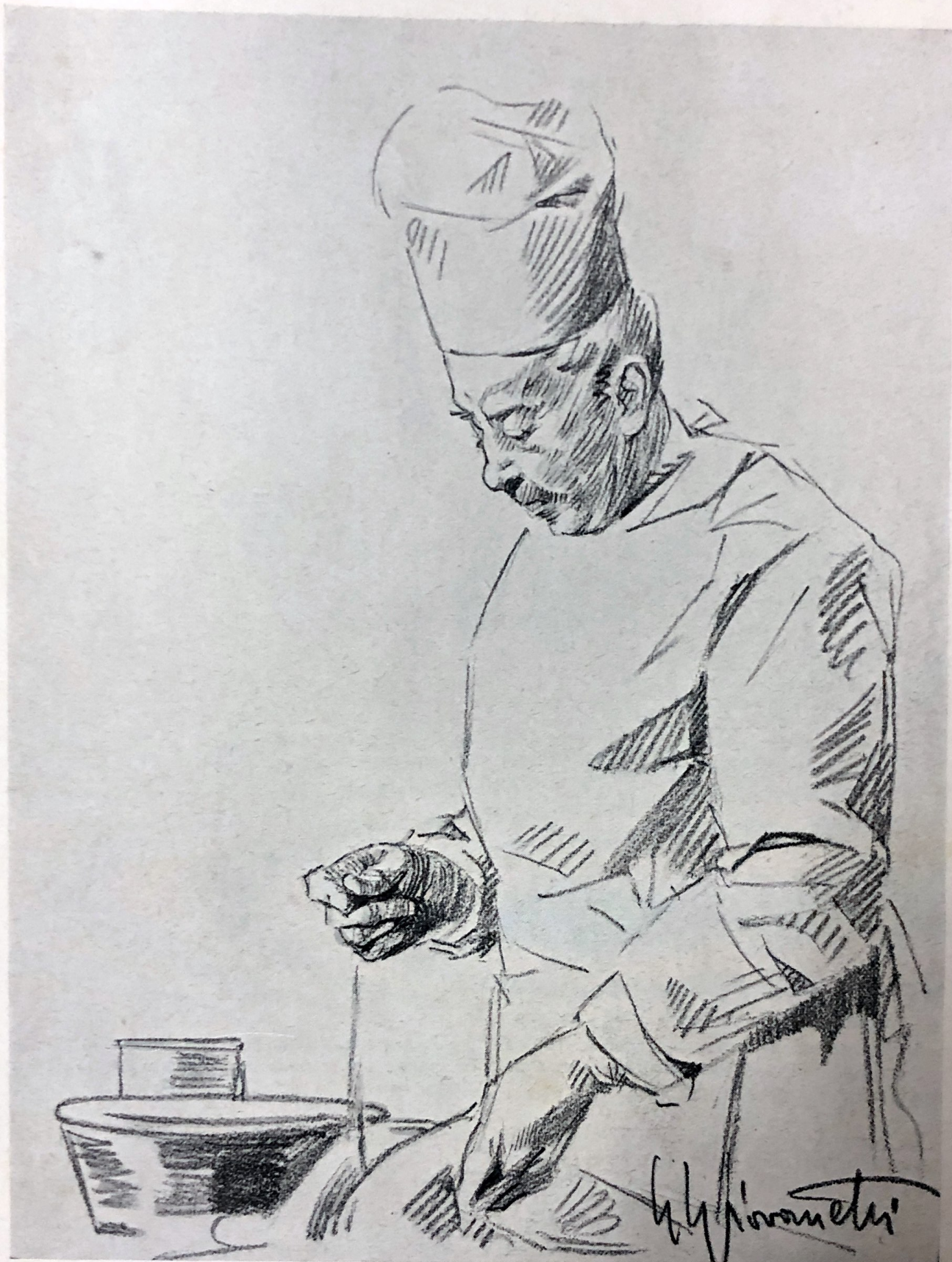
Oggi Roma, tra eleganti e popolari, ha già centinaia di pizzerie. Non c'è via popolosa che non abbia la sua, ed ogni giorno ne spunta una nuova. Da un lato, la più elegante vede le sue pizze ascendere da piazza Sant'Ignazio al Quirinale, per i pranzi di Corte: dall'altro, le umili accolgono ogni sera migliaia di clienti che trovano il modo di fare, con un paio di lire, una cenetta saporosa.

La pizza ha insomma conquistato Roma tanto dal Quirinale quanto dalla Suburra; e appartiene ormai al pranzo del Re Imperatore, non meno che alla cena del povero. E si diffonde ogni giorno più anche nelle classi intermedie. Eccola spuntare persino nell'ora del « tea » familiare o sontuoso, ridotta alle proporzioni d'un pasticcino e non meno saporosa per questo.

La lieta accoglienza che tutto il mondo comincia a fare alla pizza, come già ai maccheroni, è una vittoria del genio sobrio e brillante della nostra cucina. Si tratta d'un cibo che appartiene al più remoto fondo italico: a quello che si contrappose sempre alle cerebrali aberrazioni di cui si compiaceva l'imbarbarita cucina dei crapuloni romani. La grande Italia è stata sempre quella che ha saputo cenare con un po' d'insalata.

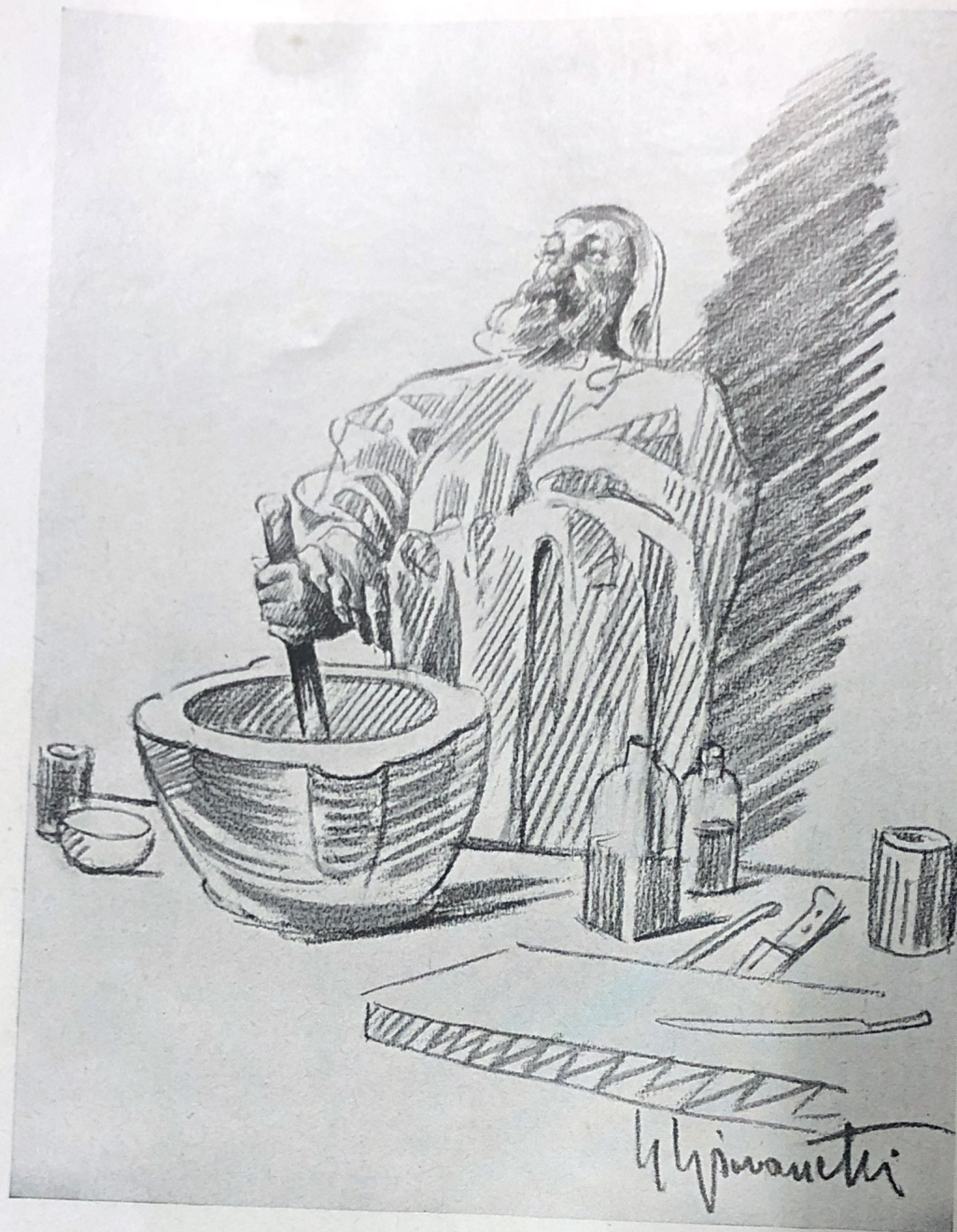
Ricordate che il cattivo gusto dei Trimalcioni aveva il suo correttivo nell'umiltà gustosa della

... SI FERMANO OGGI TANTO I NAPOLITANI DELLA BUONA SOCIETÀ QUANTO GLI STRANIERI GIÀ CONQUISTATI DALLA PIZZA ...

cena popolare. Il più simbolico monumento della vecchia Italia è forse la lampadetta di coccio, su cui era scritto in latino: *La cena del povero*: *pane, vino, ravanello*.

Nei suoi ingredienti primordiali (crescia, aglio, cacio, olio, erbe profumanti) la pizza appartiene certo alle origini greco-italiche di Napoli. Il figlio adottivo di Napoli, Virgilio, celebrava già qualcosa di simile nel « Moretum », un poemetto che gli è volentieri attribuito. Si tratta d'una

I GRANDI « CHEFS », CON UN FIOR DI FARINA PARTICOLARMENTE DELICATO, CERCAN DUNQUE DI FAR DELLA PASTA...

rustica colazione, a base di pan fresco, o crescia, cui l'ingegnoso Simylo aggiunge un improvvisato insalatone magno, il « moretum ».

Per questo, ha preso dall'orto quattro agli, ramoscelli d'apio, e ruta e coriandoli. Ci gitta su, ora, qualche pizzico di sale, qualche pezzetto di cacio e, infine, un po' d'olio e un goccio d'aceto. Il tutto, pestato nel mortaio, gli dà un insalatone che può dirsi il rustico compendio di ventiquattro pizze.

...IL TUTTO, PESTATO NEL MORTAIO, GLI HA DATO UN INSALATONE CHE PUÒ DIRSI IL RUSTICO COMPENDIO DI VENTIQUATTRO PIZZE.

Aggiungete di vostra fantasia, per il quadro, il Golfo di buon mattino, sotto una brezza che risveglierebbe l'appetito anche nei sassi.

La pizza ci giunge attraverso i millenni da questa luminosa profondità. È un cibo che ha traversato, con gli stessi essenziali splendori, i secoli della miseria e quelli del lusso.

Eccovi ai giorni del Viceré Don Pedro de Toledo, in cui Napoli era tutta splendori. Vi par di rivivere l'avventura di Don Baldassarre, il professore venuto a Napoli da Salamanca, l'eroe della dotta stramberia. Viveva in una casupola delle campagne di Pozzuoli e non voleva andare ai pranzi del Vicerè.

Perché? Perché odiava tutto quel che sapesse di parassita, in basso come in alto. A Napoli, si dice ancor oggi d'uno scroccone: « è un poggia-alabarda »: e s'alludeva forse in origine ai soldati spagnoli che, poggiata l'alabarda presso la porta, sedevano e mangiavano a ufo. Don Baldassarre non avrebbe mai poggiata la sua alabarda, se ne avesse avuta una, e non pranzava che nella sua rustica stamberga.

I dinieghi di Don Baldassarre avevano finito per dispiacere al Vicerè: ma questo sarebbe stato ancor poco, se della cosa non si fossero impadroniti i dotti nemici, che andavano ormai dicendo *apertis verbis* che il filosofo rusticano era il più pericoloso tra gli eretici pullulanti in Napoli; che dava già forte nella magia e nell'alchimia; ch'era un demonio in forme umane.

Il Vicerè volle ancora difendere il salvatico e tentò un ultimo invito: « Dite al Vicerè – rispose l'irsuto – che lo ringrazio, ma che neppure domani potrò aver l'onore di sedere alla sua mensa, perché ho già invitati tre illustri personaggi a casa mia ». A casa sua! In quella

UN VECCHIO PAPPAGALLO... CHE... RIPETEVA OGNI VOLTA IL ROCO RITORNELLO AMMONITORE: « HA PAGATO? ».

stamberga! Il Vicerè aveva dovuto finalmente cedere e mandare i birri a sorprendere nella sua officina il torvo mago.

Un luglio afoso. Quiete del Golfo, su cui brilla il mezzodì. Soldati e birri riposano all'ombra d'un pino, a cento passi dalla stamberga, ove il filosofo attende i tre misteriosi invitati. Una ragazza canta nel casolare.

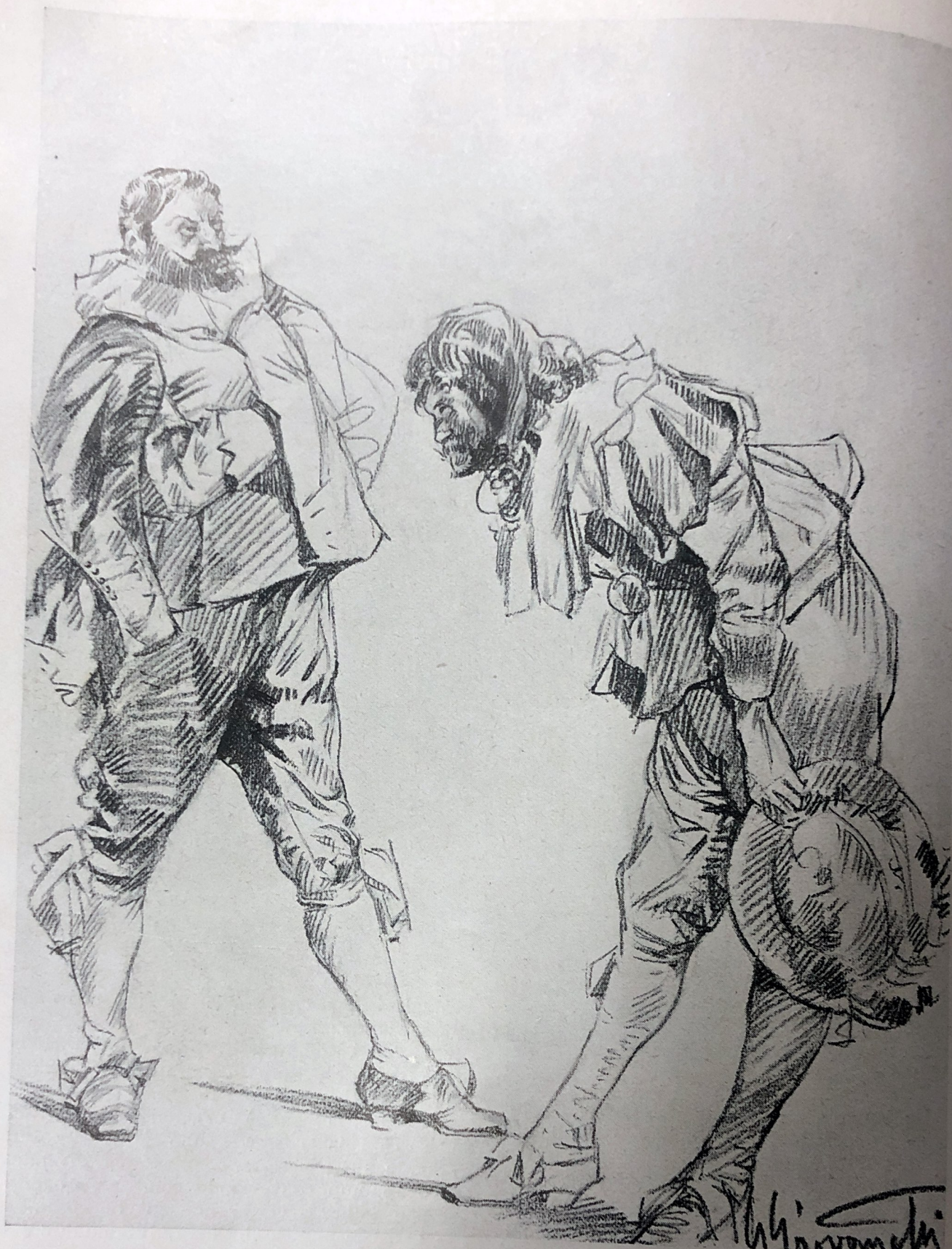
Svogliata, la poliziesca comitiva s'è finalmente mossa. Ah, profumi d'ortaglia, profumi di greco idillio, che rispuntate in questa spagnola commedia di cappa e spada! Il professore mago, il demoniaco Don Baldassarre, è là, presso la porta, sotto il pergolato, innanzi ad una tavolaccia senza tovaglia. I tre invitati non sono comparsi, ma egli ha dinanzi a sé un boccale scintillante e una gran pizza rustica, degna veramente d'un sole a mezzodì.

Magìa delle magìe! Soldati e birri guardano estasiati la mensa.

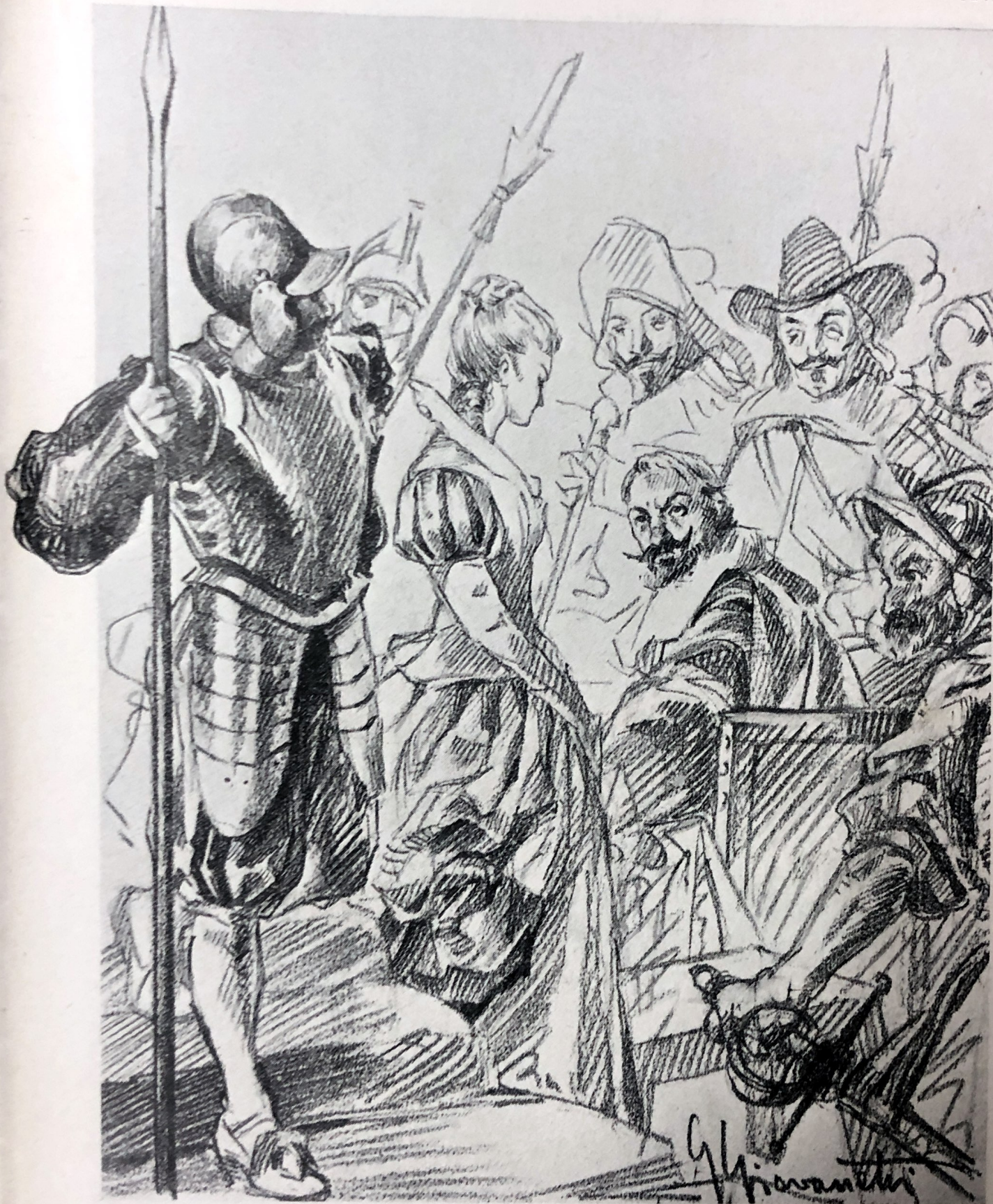
– I vostri commensali, signor Dottore, si fanno troppo aspettare – dice finalmente il capo dei birri – ed hanno gran torto...

– I miei commensali, – risponde con un bel sorriso Don Baldassarre – sono già qui, intorno a questa tutta agreste e pitagorica vivanda. Stavo appunto conversando con essi, quando voi siete giunti a cercar non so che cosa...

– I vostri commensali sono qui! Sono dunque invisibili?

– Sono visibili in ispirito, intorno a questa solare vivanda. Ecco Pitagora, l'aristocratico vegetariano maestro, il cui spirito d'adamante splende oggi sotto questo cielo felice. (Il capo dei birri striscia una riverenza verso lo sgabello indicato). Ecco Empedocle, il divino Siciliano dai segreti pensieri e dalla parola di fiamma.

« DITE AL VICERÈ CHE LO RINGRAZIO, MA CHE NEPPURE DOMANI POTRÒ AVER L'ONORE DI SEDERE ALLA SUA MENSA... ».

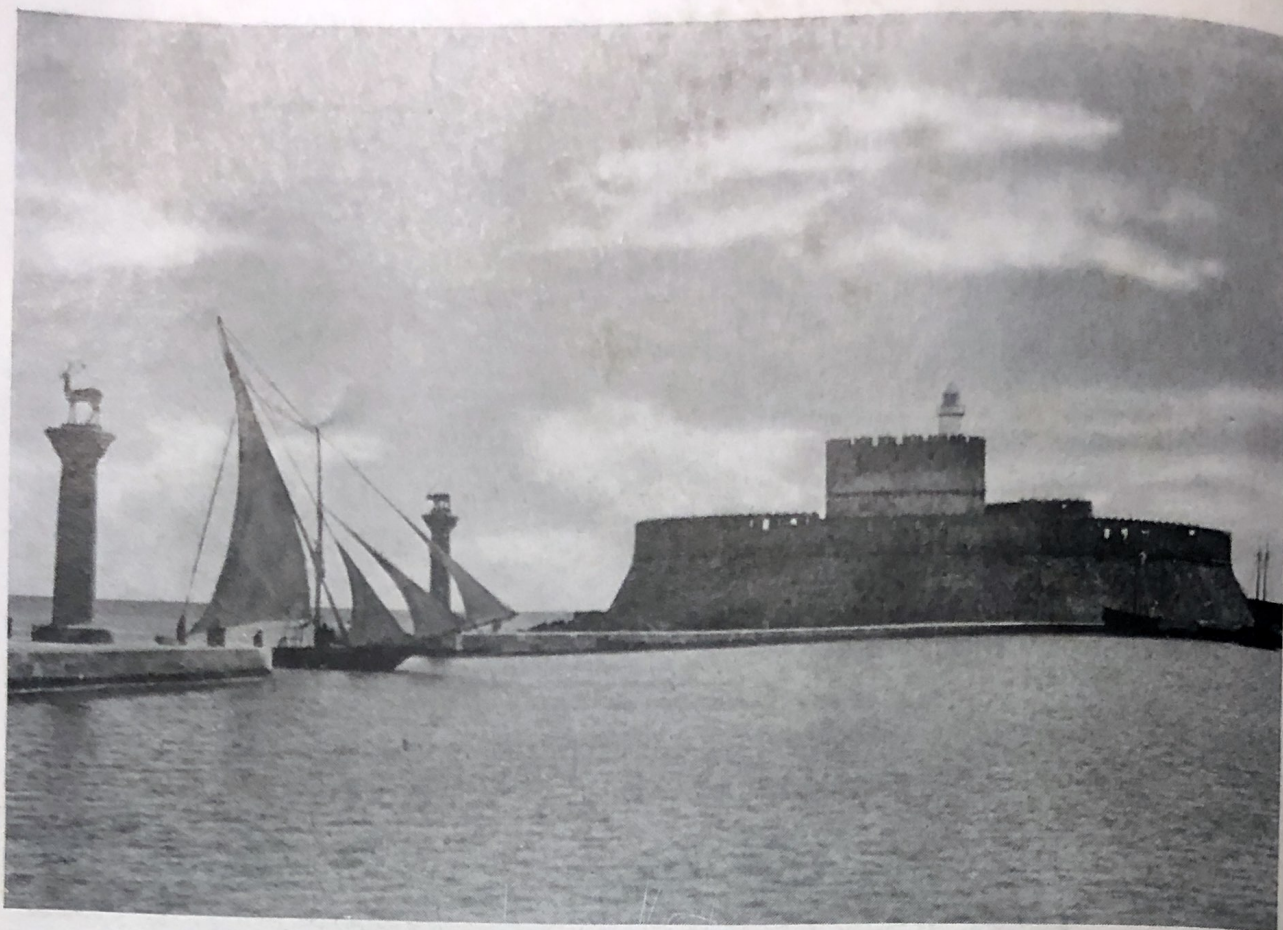
Questa calda corrusca vivanda è ben degna di lui. (Un'altra riverenza come sopra). Ed ecco infine il crotoniate Alcmeone, il buon medico che scoperse primo gli organi per cui ci giunge al cervello la danza lieve e sempiterna dei colori. (Un'altra riverenza come sopra). A questi tre illustri commensali ho consacrato tre quadre di questa smagliante vivanda...

– Ma i vostri tre illustri commensali, signor Dottore –, conclude il capo dei birri – hanno

RAGAZZA, VINO PER TRE CHE NON SI VEDONO, E PER SETTE CHE SI VEDONO.

evidentemente la disgrazia di essere sdentati e, in ispirito, ci invitano a prendere il loro posto a questa mensa. Forse, gradirebbero invece un po' di vino... Ragazza, vino per tre che non si vedono, e per sette che si vedono.

I soldati hanno già poggiato l'alabarda. La ragazza, che s'era infoscata, ad un cenno di Don Baldassarre si rasserena. Tutto s'accomoda intorno ad una pizza...

(Disegni di G. Giovanetti)

EUGENIO GIOVANNETTI

RODI – IL CERVO DI RODI E LA LUPA DI ROMA ALL'IMBOCCATURA DEL PORTO.

RINASCITA DI RODI

Da Brindisi, la rotta verso il prossimo Oriente, attraversato il canale d'Otranto, mostra, nel continuo scenario d'isolette, tutte terre che furono di Roma. « Terra » è il termine più proprio in contrapposto a « mare », ma le brulle gibbosità che sorgono dall'acqua, e si susseguono ininterrotte per l'Egeo, dovrebbero esser chiamate piuttosto scogliere. Non un ciuffo di alberi le adorna, non un pascolo le ricopre, non una casa vi appare: inospitali agli uomini e alle bestie, mostrano a vivo il pietrame. Di tanto in tanto, qualche faro, e null'altro. Anche i gabbiani, amici degli scogli, disertano queste isole: sono ridotti a pochi. Tra le une e le altre, s'aprono stretti bracci di mare, suggerendo la facile immagine di un liquido laberinto. Bisogna dimenticare, qui, la fantasia ellenica degli uliveti al vento, e delle sponde fiorite di rose.

Per ciò, tanto più bella nasce, come un mito che si rinnova ad ogni arrivo, fresca di boschi e di culture, Rodi, dal mare. Appena si delinea, già cresce alla vista, e già s'annunzia con chiocciate di case: poi, la sagoma turrita del castello presenta austeramente la città.

Fino a due anni or sono, il castello sorpassava di poco le case più alte, ché era un rudero, e le mura diroccate spuntavano soltanto per qualche metro dagli spalti. Ora, leva, sullo sfondo azzurrissimo del cielo, la quadrata massa degli ordinati bastioni, e l'eleganza delle torri, a dominare la città, come nel tempo dei cavalieri cristiani.

Questa resurrezione che pare un miracolo è dovuta al Governatore De Vecchi di Val Cismon il quale, ordinando e dirigendo personalmente scavi e ricerche, ha ritrovato il melodioso ritmo della primitiva architettura, e lo ha resuscitato, pietra su pietra, come un canto – di amore e di forza – dell'estremo Occidente romano incuneato verso l'Oriente.

Così, Rodi riprende, anche nell'aspetto, il suo compito e la sua tradizione: qui, dove Roma piantò i segni della sua civiltà e i Cavalieri innalzarono la croce di Cristo, il Governatore italiano resuscita gli uni e l'altra, onde l'opera assume un duplice valore, artistico e politico, degno di una Nazione e di uno Stato, che hanno una missione da compiere.

RODI – IL FORTE DI SAN NICOLA IN OMBRA CONTRO IL CIELO E SUL MARE SCINTILLANTE.

RODI – L'IMPONENZA DEL VECCHIO CASTELLO RICOSTRUITO.

RODI – PORTA SANTA CATERINA.

Ora, il castello, risorto in mezzo al quadruplice fossato che dové renderlo inespugnabile, ha accolto, nell'interno, meravigliose opere d'arte.

L'ampio cortile severo e luminoso fa ricordare subito, nell'ordine delle arcate, l'architettura medioevale nostra. Non è a stupirne: nel cinquecento, quasi tutte le mura di Rodi furono riformate per volontà di Fabrizio del Carretto, Gran Maestro dell'Ordine dei Cavalieri, il quale ne affidò il compito a italiani – Gerolamo Bartolucci, Matteo e Basilio della Scola –, e meritò di essere chiamato « instaurator urbis ». Ecco uno tra i molti titoli costituenti il diritto dell'Italia a ripristinare nell'isola i segni della sua arte; ecco perché, oltre il cortile, lo scalone, le sale, gli stipiti, i soffitti, rievocano continuamente l'Italia.

Ma i buoni segni caratterizzanti il paese sono sempre presenti, adunati e disposti col gusto aristocratico di un gran signore del Rinascimento. Questi tracciano, anzi, la storia dell'isola, ché vanno dalle statue romane ai resti dei cannoni lasciati, inutilizzabili, dai cavalieri quando uscirono dal castello con l'onor delle armi; dai mosaici finissimi, splendenti in una policromia doviziosa, agli affreschi moderni adornanti le pareti delle rinnovate sale; dai mobili cinquecenteschi intonati all'ambiente, ai motivi ornamentali tratti dalle ceramiche di Rodi.

Le statue romane dissepolte sono tra le più belle: la morbidezza carnale dei corpi appare sotto le calde pieghe dei panneggiamenti; la capace struttura dei toraci guerrieri, il minuzioso disegno decorativo delle armi, la perfetta anatomia delle membra, il movimento plastico degli atteggiamenti, rendono eccelse queste opere, testimoni dell'Impero. E una Venere marina, patinata dal tempo e dalle acque, sta a paragone con quella celeberrima di Rodi, in una sala ove, dal pavimento, spicca un grande mosaico

RODI — UNA VIA VISTA DALL'ALTO

(*Fot. Stefani*)

raffigurante le nove Muse. Questo mosaico dai colori stupendi, è uno tra i più notevoli dei molti che, quasi in ogni sala, sono stati collocati e restaurati con arte e con pazienza, sotto la diuturna cura del Governatore, e che rappresentano scene di caccia e di pesca. Sono testimonianze preziose di una civiltà il cui respiro appare sempre più grande, poiché un popolo giunto a scolpire statue come queste, a miniare mosaici come questi, rivela una sensibilità, una raffinatezza di gusto, un senso del bello, pari all'opulenza conquistata con le armi.

Noi, Italiani, che abbiamo sempre davanti agli occhi i segni dell'arte nostra, non possiamo provare, per questi, tutta la meraviglia e la sorpresa degli stranieri ai quali la rivelazione appare come una leggenda che diventa vera. Bisogna, aggirandosi nelle sale del castello di Rodi, sforzarsi a ricordare d'essere nell'estrema isola occidentale dell'Egeo, perché nasca in noi l'orgoglioso stupore di queste opere create qui dal genio di Roma, e ora collocate dove i Cavalieri stettero a baluardo della cristianità, saldando un anello per congiungere la secolare catena della storia di Rodi, tutta nostra.

Di questa stessa catena, oggi, un Governatore d'Italia salda un nuovo anello. Il risorto castello non sarà un museo disabitato, ma, tra l'opulenza delle statue, la policromia dei mosaici, lo splendore dei marmi rodiani, si insedierà il Governo Imperiale. Tutte le sale sono state ripristinate e disposte a tale scopo: da un lato, gli appartamenti reali. Semplici e austeri, solenni e ridenti al tempo stesso, per le decorazioni inspirate, tutte, a motivi di carattere locale, comprendono l'alloggio per i Sovrani e per il seguito. In altra parte, le sale di rappresentanza, l'appartamento e gli uffici del Governatore.

Questa è una sede veramente degna di un Governo Imperiale. Non v'è fasto appariscente,

RODI – LA VIA AL CASTELLO NELL'OMBRA E NEL SOLE.

ma la severa architettura, le semplici decorazioni, gli oscuri soffitti a cassettone, le prodigiose statue, i mosaici miniati, sono, più che fasto, imponenza.

Tre sale sono state affrescate, in ciascuna delle quattro pareti, dal Gaudenzi sviluppando concezioni immortali: la vita, la famiglia, il pane. Era difficile trovare, per questi affreschi, lo stile e il colore coi quali esprimere il tempo nostro tra tante opere di classico splendore. Il Gaudenzi vi è riuscito: il segno manifesto dell'armonia è dato dal fatto che, entrando in queste sale, non si prova alcun senso di discordanza: gli affreschi e il loro stile vi appaiono graditi e quasi aspettati. Particolarmente, la classica e soave scena del pranzo nuziale, nella sala della mensa, e il trionfo del pane rappresentano la continuità della vita e dell'arte italiana in questo meraviglioso castello che accoglie, così, le testimonianze romane di tutti i secoli, interrotte soltanto dal periodo della dominazione turca la quale – indice eloquentissimo – non ha lasciato alcun segno nella città o nell'isola.

Ora che questa imponente opera di ripristinamento è compiuta, appare così logica e naturale, che sarebbe difficile pensare Rodi senza la completa mole del suo castello. Ma l'animo per accingersi a incominciarla, quando i fossati ricolmi di terra comprendevano soltanto poco più che le fondamenta delle antiche mura diroccate? E il fervore del lavoro per riuscire a portare a termine una tale impresa in meno di due anni? Ché, ora, si dà l'ultimissima mano all'interno; si restaurano gli ultimi mosaici; si dà fine alle ultime decorazioni; s'incomincia a disporre i mobili: tra breve, entrerà, qui, la vita – e dovrà parere non mai interrotta –: qui, gli uffici del Governatore, lasciato il palazzo di

(Fot. Stefani)

incerto stile sulla riva del mare; qui, il Governatore stesso, lasciata la villa ch'è attualmente sua residenza. Una realtà che è un simbolo. Al quale un altro si aggiunge: la villa, col vasto bellissimo giardino, abbattuto un muro di cinta, sarà annessa al contiguo ospedale, per diventare il padiglione della maternità e dell'infanzia.

Non è escluso, è anzi probabile, che, all'apparire di questo articolo, tale completamento dell'ospedale (che diverrà, così, il più importante e il più dotato del prossimo Oriente) sia già compiuto, perché, a Rodi, oggi, le cose sono quasi più presto fatte che dette. Perciò lo sviluppo, in tutta l'isola, è notevolissimo.

Nella città e nei paesi dell'interno sorgono continuamente nuovi edifici: sono case d'abitazione, palazzi pubblici, villette e, anche, qualche stabilimento industriale. Questo fervore edilizio, del quale ha dato esempio il Governatore, dimostra la fiducia della popolazione indigena verso l'Italia, e fa dell'isola un cantiere dal quale scaturisce la prosperità. Rodi non ha disoccupati.

Il quartiere moderno si accresce e si sviluppa nella zona compresa tra l'attuale palazzo del Governo, le pendici del colle di Santo Stefano, e la Punta, con un aspetto gaio: villette in mezzo a giardini, allineate lungo strade alberate, linde, ridenti. Fuori dalla città, nell'interno dell'isola o sulle coste, il carattere delle nuove costruzioni, numerose, non muta: anche le case destinate a gente modesta hanno l'aspetto di villette tirate su per andarvi in villeggiatura, ed emanano quella stessa serenità, indice di benessere, che si scorge sul volto della gente, insieme con un sorriso affettuoso, quando, salutato da tutti, passa il Governatore.

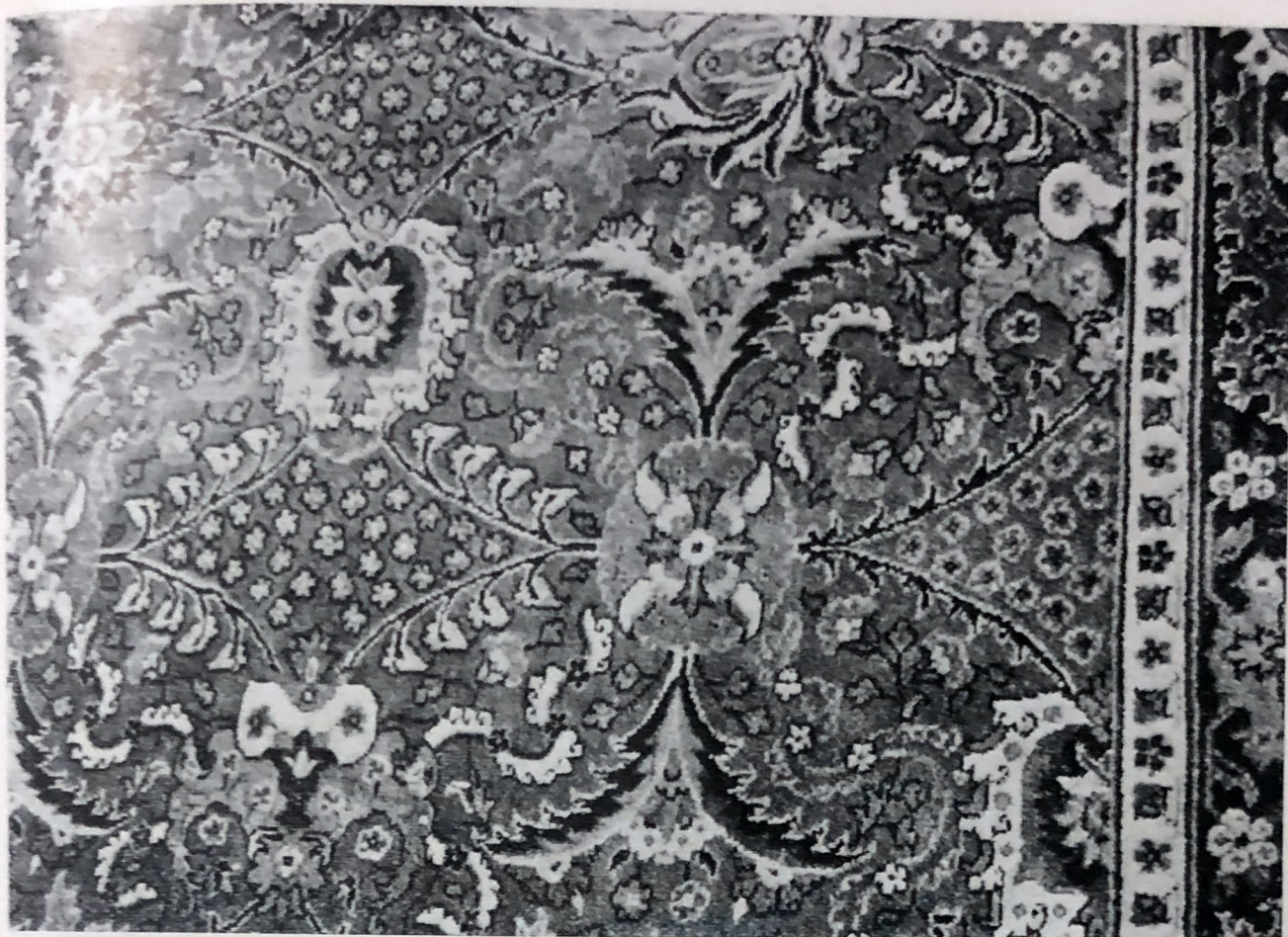
La città nuova è sorta col buon gusto di non voler intonarsi a uno stile architettonico locale:

RODI – PORTA DI AMBOISE.

RIPRODUZIONE IN CERAMICA DELLA CELEBRE VENERE RODIANA.

è una cittadina balneare delle tante nostre, e si stacca, per ciò, completamente dalla città murata ove l'antico e l'orientale sono rimasti. In questa parte nuova, italiana, il Governatore ha creato ora una vasta piazza davanti alla sede del Governo, e tre grandi edifici la circoscrivono: il Teatro Puccini, la Casa del Fascio, il Palazzo dell'Esercito.

Le facciate degli edifici sono in pietra, come le mura del castello, in quella bella pietra di Rodi, che ha la biondezza calda e gentile del grano maturo; lo stile, semplicissimo, è una studiata fusione tra il classico romano e il moderno. N'è risultata una severità solenne e forte, grave e austera, ma non pesante. Sarebbe difficile dire il motivo per il quale questi edifici dànno l'impressione di essere sorti e di starsene lì come persone sicure del fatto loro.

Il razionale uso d'uno stile moderno (o il rimodernamento dell'antico) è dimostrato ancor meglio dalla nuova chiesa di San Francesco, che è stata, anche questa, edificata dal Governatore De Vecchi di Val Cismon.

FANTASIA DI LINEE E DI COLORI NEL DISEGNO DI UN TAPPETO DI RODI.

La chiesa sorge tra l'incrociarsi degli ampî viali intorno alla città murata, dalla parte opposta a quella nuova piazza. È serena: la luce vi entra, discreta, dalle bifore, attraverso gli alabastri (anche questi, come la pietra e come i marmi, sono di Rodi): le panche, nuove, spandono intorno un caro odore di cipresso: l'altare, isolato, che una bella balaustrata di marmo verde recinge, è sullo sfondo di un affresco raffigurante San Francesco nell'atto di ricevere le stigmate. Altre due pale da altare completeranno la decorazione. In una nicchia, alla sinistra, entrando, è il fonte battesimale antico, incastonato nella chiesa moderna. E vi sta bene, perché questo moderno è il solo che può nascere da una mente colta e nudrita di classicismo.

Lo stesso senso del moderno razionalmente usato è palese nelle due ville restaurate e riordinate dal Governatore – residenze di campagna e di montagna. Nessuna delle due ha alcunché di fastoso: sono ville semplici, familiari,dove, anche nell'arredamento, nulla sfiora il lusso, se non per il buon gusto. L'una,

INDUSTRIA ARTIGIANA DEI TAPPETI: GIOVANI DONNE AL TELAIO.

COLONIA AGRICOLA DI SAN BENEDETTO.

detta del Pascià, presso Villanova, s'apre sulla vista dei campi e del mare, e si appoggia al monte, lungo le pendici del quale si perdono, fondendosi con la vegetazione naturale, gli ombrosi vialetti del parco odorante di salvie e di mirto e di lavanda; l'altra, sul monte del Profeta, domina una metà dell'isola e il mare, oltre il quale si scorgono le coste dell'Anatolia.

Il monte del Profeta è una sorpresa. Con un percorso di cinquanta chilometri su magnifica strada (sono tutte ottime le strade di Rodi, e il Governatore ne ha resa molto più vasta la rete) si sale dal livello del mare a ottocento metri, immergendosi in una foresta di pini e di cipressi, che dà l'illusione di trovarsi, quasi improvvisamente, su una delle nostre alte montagne.

Lassù, in un ampio spiazzato, ove – non pare un sogno? – fioriscon gli asfodeli, sorge, ogni anno, il campeggio per i bambini della *Gil*. Il Governatore ne ha raddoppiata l'efficienza con nuove costruzioni per i servizi, con l'impianto di piattaforme in cemento, sulle quali vengono alzate le tende, sicché i piccoli ospiti vi stanno come in sane camerette. Circa mille bambini, in cinque turni, trovano, al sole e all'aria profumata, un soggiorno di gioia e di salute.

La sorveglianza dei boschi, regno di daini (non di cervi, come una errata diceria ha fatto credere), è affidata a gente dei nostri monti, che trova qui

IL VILLAGGIO DELLA COLONIA AGRICOLA DI SAN BENEDETTO.

UNA STRADA DI RODI TRA I BOSCHI ANNOSI.

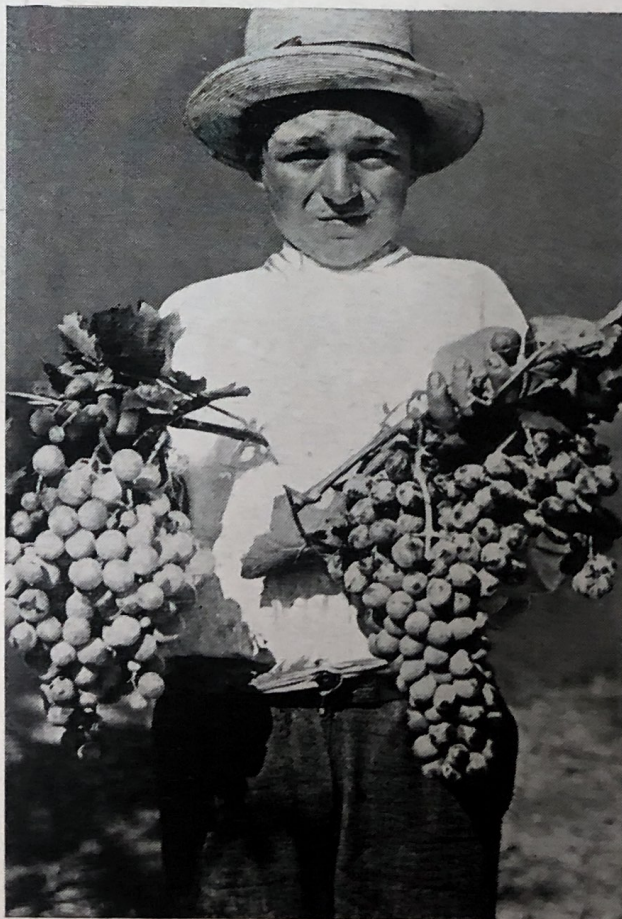
L'OMBROSA STRADA PER IL MONTE DEL PROFETA.

non una seconda patria, ma la continuazione dell'Italia, al pari dei contadini chiamati nell'isola a costituire nuove colonie agricole.

Tra queste colonie, il Governatore ha attuato da poco quella di San Benedetto. Si può dire un paese: ha la chiesa, la scuola, il municipio, e si stende nella pianura, ai piedi d'un monte, con le sue belle casette bianche. Dal monte, scende, tagliandolo di spuma, un corso d'acqua, che, poi, attraversa i campi, per irrigarli.

Impianti nuovi di vigneti, di frutteti, di oliveti garantiscono futuri raccolti che la fertilità del suolo assicura abbondanti, se l' agricoltura condotta dagli indigeni con sistemi primitivi dà già prodotti notevoli. I campi di grano, i vigneti, gli oliveti si stendono lungo le coste sino al mare (ma proprio sino all'acqua), e se il grano non basta ancora al consumo dell' isola, l' olio, le frutta, il tabacco e il vino si esportano.

Quando le nuove colture saranno in efficienza, e altri terreni dissodati, e gl'indigeni si saranno convinti a potare gli ulivi, ad arare con le aratrici, a seminare con le seminatrici, i raccolti saranno più abbondanti. Basta dare un'occhiata ai campi coltivati dagli indigeni, e a quelli, confinanti, coltivati razionalmente, per constatare la enorme differenza dei risultati.

Ad agevolare il miglioramento e lo sviluppo dell'agricoltura, il Governatore ha istituito una stazione sperimentale agraria, e grandi vivai di piante, un oleificio e una cantina modello, e il

TURGIDI GRAPPOLI DI UVA DI RODI.

AL MERCATO DI RODI.

(*Fot. Stefani*)

gabinetto per le analisi chimiche. Così, anche per questo lato, Rodi rinasce. Presto, avrà, per iniziativa privata (è sintomatico) una filanda di seta, ora in costruzione.

Se si pensa alla varietà di vita che attualmente si svolge su questi millequattrocento chilometri quadrati di superficie, si rimane stupiti. Qui, industrie (la manipolazione del tabacco e delle frutta sono alla testa); qui, agricoltura; qui, commercio; qui, scavi; qui, restauri; qui, nuove costruzioni; qui, nuove strade; qui, nuove opere militari; qui, nuove opere sociali, in un incanto di natura che parrebbe indurre solo alla contemplazione. E, qui, un'adunata confortante di artisti: architetti, archeologi, pittori, mosaicisti, lirici (per la grande stagione estiva), tutti a vivere una vita d'arte vera, libera, serena, in quest'isola che deve parer loro il paradiso in terra.

Perché, oltre la gioia di darsi, senza preoccupazione, all'arte, v'è l'ambiente: soave, calmo, lindo, ordinato. Le case sono sempre imbiancate di fresco, secondo l'uso locale; le strade paiono viali d'un giardino privato; l'ordine stesso impone rispetto e disciplina.

E dappertutto è l'impronta di Roma, che si leva, come la lupa sulla colonna all'imboccatura del porto, davanti al mare dell'Oriente.

Del dominio e della civiltà romana in Rodi si hanno continuamente nuove prove negli scavi ordinati dal Governatore, con appassionata alacrità, in molte parti dell'isola: ma la testimonianza delle antiche vestigia nulla sarebbe se il suo risorgere non fosse accompagnato dalle opere nuove che testimoniano l'Impero di oggi.

GINO VALORI

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

VERBALE DI SCRUTINIO

delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1938 e delle relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci, pubblicate nella Rivista mensile della C. T. I. *Le Vie d'Italia* N. 5, maggio 1939-XVII, e sul *Bollettino di Informazioni ai Soci* N. 2, maggio 1939-XVII.

Nella sede della Consociazione Turistica Italiana, oggi martedì 1 agosto 1939-XVII, alle ore 8,30 i Sindaci sottoscritti, dott. rag. G. B. Rocca, rag. cav. uff. Angelo Lonati e rag. Giovanni Barbieri si sono riuniti ed hanno proceduto allo spoglio delle schede inviate per la votazione *ad referendum* chiusasi il 31 luglio 1939-XVII in conformità all'ordine del giorno pubblicato nella Rivista *Le Vie d'Italia*, maggio 1939-XVII, e nel N. 2 del *Bollettino di Informazioni ai Soci*, maggio 1939-XVII, e in obbedienza al disposto dell'art. 33 dello Statuto Sociale dànno atto col presente verbale dei seguenti risultati:

Votanti	N. 38.386
Approvano il Bilancio	» 38.321
Non approvano il Bilancio	» 65
Schede annullate	» 42

Sono eletti per il triennio 1939-1940-1941 a Consiglieri i Signori:

Borletti conte sen. gr. cr. Senatore	con voti	N.	38.217
Calderini prof. comm. Aristide .	»	»	» 38.269
Tedeschi rag. comm. Mario . .	»	»	» 38.224

e per l'esercizio 1939 a Sindaci i Signori:

Lonati rag. cav. uff. Angelo . .	con voti	N.	38.285
Rocca dr. rag. Giambattista . .	»	»	» 38.275
Barbieri rag. Giovanni	»	»	» 38.284

Sono stati dati anche alcuni pochi voti su nominativi diversi. Non essendosi fatta dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 10,45 previa lettura e approvazione.

I Sindaci: rag. G. Barbieri, rag. A. Lonati, dott. rag. G. B. Rocca.

Esempi da imitare.

Continuiamo a pubblicare i copiosi elenchi di Soci Vitalizi che hanno spontaneamente inviato la quota integrativa di L. 22,50 o di L. 30 – secondo, cioè, che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o di L. 200 (dal 1932 al 1935) –, a rimborso della somma versata dalla nostra Amministrazione per convertire il loro contributo in Rendita 5 %.

Berinzaghi Giovanni, Rivolta D'Adda; Tabachetti Luigi, Casale Monferrato; Broggini Bay Carlo, Milano; Aimone Francesco, Torino; Conte Brunoro Calini, Gambara; 1° Cap. Alberto Cavalletti, Orvieto; Casa Pietro, Debra Tabor; Rag. Dott. Paolo Fagandini, Parma; Capaci Domenico, Taranto; Gamalero Giovanni, Novi Ligure; Porna Pellegrini Camillo, Brescia; Federici Saverio, Albano Laziale; Cap. Cav. Salvatore Egidi, Perugia; Egidi Alberto, Perugia; Azzi Giovanni, Torino; Catani Ermanno, Cairo Montenotte; Avv. Enrico Gallavresi, Milano; Gribaudo Renato, Rapallo; Dott. Cav. Pietro Someda De Marco, Console della C.T.I., Meretto di Tomba; Dott. Cav. Renato Del Giudice, Maddaloni; Conte Dott. Giovanni Battista Calini, Leno; Conte Cav. Luigi di Spilimbergo, Fiume; Dott. Cav. Uff. Carlo Capiaghi, Como; Cav. Uff. Guido Ghezzi, Ferrara; Benvegnù Pasini Anita, Caerano San Marco; Broggi Giovanni Battista, Biumo Superiore; Maiocchi Battista, Gambolò; Canepa Virgilio, Mignanego; Zulberti Clemente, San Francisco; Di Carpegna Nolfo, Roma; Rag. Ugo Allievi, Varese; Ghignoni Giuseppe, Viterbo; Fassi Filippo, Genova; Rag. Giordano Bruno, Vicenza; Blasoni Armando, Udine; Pierattini Bruno, Torre Orsaia; Arnstein Ugo, Trieste; Moller Bernardo, Trieste; Astolfoni Matilde, Milano; Don Antonio Marcon, Loreggia; Dott. Marco Cases, Mantova; Pini Carlo, Livorno; Prof. Olimpia Navone, Genova; N. H. Enrico Greppi, Albese; N. H. Cap. Ercole Recalchi, Mantova; Gasparetti Tidea, Monza; Avanza Luigi, Pavia; Oss Giovanni, Trento; Ten. Mario Guidi, Roma; Cav. Giuseppe Ferrara, Padova; Billour Enrico, Piani di Vallecrosia; Rag. Casimiro Bonomi, Vestone; Rag. Roberto Isler, Viterbo; Bagni Arturo, Reggio Emilia; Severino Raffaele, Ielsi; Prof. Giacomo Latini, Console Scolastico della C.T.I., Cagliari; Dott. Cav. Fiore Cleva, Trieste; Prof. Giulio Foddai, Savona; Sacchi Giuseppe, La Spezia; Rossi Giulio, Gardone Val Trompia; Geom. Pietro Aldi, Mamiano; Dott. Michele Divella, Bari; Dott. Enrico Measso, Cordenons; Marchetto Angelo, Valdagno; Avv. Comm. Nunzio Militello, Palermo; De Pasquale Attilio, Chieti; Rag. Severo Dalla, Porretta Terme; Ing. Gustavo Quey, Lecce; Prof. Don Celestino Testore, Venezia; Prof. Don Stanislao Pederzani, Parma; Prof.ssa Iride Tosi, Parma; Gabrielli Mariannina, Salvatore; Baldesi Pier Carlo, Firenze; Cav. Stefano Martucci, Napoli; Venturelli Ettore, Milano; Biffi Oreste, Pescarenico; Cav. Vincenzo Chiappi, Roma; Avv. Arturo Bianchini, Macerata; Maresc. Magg. Cav. Ugolino Rainero, Mogadiscio; Borello Anna, Bra; Gennaro Irma, Colazza; Zangheri Luigi, Bologna; Geom. Cav. Antonio Nezi, Firenze; Dott. Cav. Antonio Guerricchio, Matera; Comm. Attilio Cassoni, Milano; Cav. Don Antonio Bovo, Venezia-Mestre; Don Remo Bacecchi, Ferentino; Cent. Capp. Milit. Prof. Don Ernesto Pasotti, Console Milit. della C.T.I., Dessiè; Zanussi Libero, San Paulo; Goffrè Guido, Adria; Giacomelli Lorenzo, Feltre; Bona Luigi, Vercelli; Valguarnera Francesco, Nicosia; Dott. Odoardo Cavicchi, Milano; Bagnasco Sebastiano, Napoli; Turati Giovanni, Busto Arsizio; Ing. Grasso Antonio, Napoli; Rag. Lugii Del Favero, Udine; Rag. Giovanni Pillone, Castellazzo Bormida; Zeme Luigi, Torino; Cav. Aristide Calabresi, Roma; 1° Cap. Rag. Cav. Giuseppe Greco, Trapani; Moro Celso, Reggio Emilia; Di Ruggiero Giuseppe, Nice; Gatto Raffaele, La Spezia; Leone Paolo, Cagliari; Dott. Ing. Pierantonio Madonia, Forlì; Cav. Paolo Campagnoli, Milano; Rag. Cav. Pietro Foresta, Palermo; Testamonti Vittorio, Mariano Comense; Garibaldi G. B. Enrico, Genova; Cottinelli Luigi, Brescia; Bernasconi Piero, Roma; Avv. Francesco Traina, Palermo; Zocchi Alfredo, Roma; Rag. Umberto Rossi, Milano; Ravetta Gasparino, Console della C.T.I., Voghera; Bandera Mario, Busto Arsizio; Poggio Roberto, Torino; Tagliamonte Luigi Gherardo, Angri; Geom. Vincenzino Michelangeli, Sant'Ippolito; Prof. Salvatore Dentici, Console Scolastico della C.T.I., Messina; Geom. Cav. Uff. Vincenzo Piergiovanni, Bologna; Comm. Giulio Sbardella, Palestrina; Moro Giuseppe, Bresso; Milanesi Attilio, Roma; Bartolomei Ivo, Bosco Marenco; Ongaro Ferruccio, Trieste; Gandolfo Agostino, Sestri Levante; Massari

Renzo, Modena; Carmignani Giuliana, Pisa; Cav. Giulio Contesso, Genova; Dott. Carlo Rocca, Roma; Donner Flori Erminio, Milano; Dott. Ing. Gr. Uff. Agostino De Agostini, Roma; Conte Generale Comm. Gianda-niele Enti di Rodearno, Venezia; Rag. Cav. Ugo Lippè, Firenze; Dott. Ing. Giona Pegreffi, Verona; Ing. Roberto Sartori, Montevecchio; Stella Paolo, Mogadiscio; Dott. Antonio Lanzoni, Chioggia; Calamai Alfredo, Firenze; Dott. Mario Ferrettoni, Cittadella; Gerini Gerino, Fi-renze; Gentilini Amleto, Console della C.T.I., Udine; De Foresta Ferruccio, Genova; Carovino Giuseppe, Mi-lano; Degan Dionisio, Basiliano; Funes Nova Giuseppe, Venezia; Manzini Renato, Bologna; Comm. Silvio Ca-vazzuti, Roma; Prof. Alfredo Francesco Martina, Milano; Camotti Battista, Albino; Sala Giovanni, Albino; Caimi Antonio, Bergamo; Ceschino Meo, Biella; Rag. Clemente Borla, Console della C.T.I., Biella; Canonico Tommaso Raggio, Santa Margherita Ligure; Cicognani Maria, Ra-venna; Dott. Ing. Prof. Cav. Uff. Alberto Picchi, Console Scolastico della C.T.I., Firenze; De Cesare Ernani, Cavo; Ballini Giuseppe, Orbetello; Pecoraro Andrea, Palermo; Bottini Michele, San Remo; Ciancia Isidoro, Torino; N. H. Cav. Armando Ligas, Ortacesus; Dott. Giselda Gobbi, Sondrio; Barone Cap. Michele Minneci Alba-monte, Padova; Rag. Cav. Salvatore Favuzza, Palermo; Avv. Cav. Giuseppe Mazzini, Genova; Dott. Cav. Uff. Attilio Massa di S. Francesco, Reggio Calabria; Magg. Cav. Alfredo Fiocca, Milano; Cav. Uff. Aldo Perolo, Valperga Canavese; Melchionna Luigi, Napoli; Rag. Mario Melloni, Firenze; Cav. Edoardo Montanari, Bre-scia; Gastaldo Ilario, Ivrea per Cascinette; Sandri Fran-cesco, Vescovato; Dott. Felice Tommaso Maymone, Pozzo di Gotto; Don Alfonso Chistino, Piancerreto; Don Nicolò Benesperi, Sant'Agostino; Loni Rita, Firenze; Bevilacqua Cristoforo Carlo, Pavullo nel Frignano; Gae-tani Diego, Porto Civitanova; Rag. Vincenzo Pittaluga, Milano; Giusti Italo, Colonnata; Giovanola Cesare Por-zio, Milano; Incerti Geminiano, Villa Portile; Pizzolato Giuseppe, Biella; Mattalia Ottaviano, Verona; Dott. Angelo Oppicini, Console della C.T.I., Brugnato; Lugano Pier Vincenzo, Tortona; Ostuni Natale, La Spezia; Lipparini Giuseppe, Bologna; Dott. Carlo Paolini, Pienza; Rag. Giuseppe Riello, Imperia; Sac. Giovanni Cerutti, Alba; Dott. Prof. Giulio Anzilotti, Livorno; T. Colonnello Cav. Ottorino Genduso, Palermo; Ing. Francesco Galdo, Napoli-Vomero; Ing. Adolfo Moschetti, Napoli; Prof. Cav. Ettore Vezzoni, Milano; Comune di Melzo; Simoni Ernesto, Venezia; Cecchini Mario, Cairo Montenotte; Cappagli Gaddo, Buenos Aires; Bonfitto Ernestina, Pisa; Rag. Dott. Carlo Riboni, Milano; Avv. Comm. Domenico Cilento, Cosenza; Riboni Giovanni, Milano; Radaelli Felice, Milano; Bianchetti Carlo, Piombino; Tallevi Roberto, Genova; Di Lerina Francesco, Gondar; Dott. Mauro Zanè, Pella; Borghi Aleardo, Reggio Emilia; Modesti Adelmo, Città della Pieve; Bonomi Adolfo, Armeno; Ottoboni Piero, Milano; Cap. Alfredo Viglieri, Roma; Chicchio Antonio, Zara; Dott. Ing. Luciano Teodori, Santiago Del Estero; Dott. Giusto Moro, Console della C.T.I., Noviglio (Milano); Lucci Eugenio, Roma; Luppi Fausto, Apollonia; Barone Franco Mannino di Plachi, Catania; Boggio-Marzet Camillo, Megrine; Rag. Dott. Mario Castellani, Imola; Cap. Modesto Poggi, Chiavari; Monti Pietro, San Remo; Barberini Giuseppe Nicolò, Chisimaio.

Le nuove tessere.

Le nostre tessere, che i nuovi Soci ricevono *gratis*, attualmente sono intestate alla « Consociazione Turistica Italiana ». Ai vecchi Soci che desiderano provvedersene, la nostra Amministrazione le invia mediante il pagamento di L. 1.— in Italia, Impero e Colonie, L. 1.50 all'Estero. La nuova tessera è in cartoncino tanto per gli Annuali quanto per i Vitalizi. Sono però a disposizione di tutti i Soci elegantissime tesserine in pelle, al prezzo di L. 3 in Italia, Impero e Colonie, L. 3.50 all'Estero.

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Pubblichiamo i nomi dei Soci Vitalizi che nel giugno e luglio del corrente anno hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350, riconfermando che anche nei mesi successivi il plebiscito è proseguito intensamente.

L'integrazione ha carattere volontario. Il conguaglio si può fare anche a rate, mediante versamenti non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Il premio a scelta concesso per il 1939 ai Vitalizi a quota 350 verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio a rate, subito dopo il versamento della prima rata, e la speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 100 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937.

IN GIUGNO

Alquati Arrigo – S. Polo.
Albini Dante – Milano.
Alemanni rag. comm. A. C. – Delegato C.T.I. – Buenos Aires.
Azienda Autonoma di Soggiorno – Grado.
Astori Giovanni – Rivarolo.
Arfelli Giuseppe – Firenze.
Amelotti Mario – Alessandria.
Ascheri Giuseppe – Genova.

Berselli Romano – Vercelli.
Bottazzari Antonio – Mantova.
Brigante Colonna co. dott. Gustavo – Roma.
Buseghin dr. Renato – Venezia.
Bavoso avv. cav. V. – Arezzo.
Bongiorno Antonio – Conegliano.
Baldini Egidio – Trieste.
Belletti gen. comm. Pietro – Rocchetta Tanaro.
Baldassarri avv. Antonio – Forlì.
Baroni rag. Arnaldo – Milano.
Brunetto Domenico – Napoli.
Borgazzi nob. dott. C. – Milano.
Boetti nob. col. comm. C. – Torino.
Brambilla Giovanni – Console C.T.I. – Cutigliano.
Berdon dr. G. – Villa del Nevoso.
Bonfiglio Annibale – Brescia.
Brusoni Pina – Torino.
Bufacchi Carlo – Udine.
Baruffi ten. Pericle – Roma.
Bosetto Guido – Novara.
Bovo cav. don A. – Venezia-Mestre.
Bruna col. dott. cav. C. – Firenze.
Bezzone Celestino – Venezia.
Buffo geom. cav. P. – Torino.
Beduschi Enrico – Addis Abeba.

Clabassi don Antonio – Trivignano.
Camandona Giuseppe – Alpignano.
Caletti Albino – Milano.
Cabras prof. Angelina – Cagliari.
Chiari Valentino – Cori.
Camporelli Nunzia – Novara.
Carabelli Giovanni – Crema.
Clerici dr. ing. Emilio – Milano.
Cometti G. – S. Lazzaro di Savena.
Costa dr. rag. Gerolamo – Adrano.
Cannella Giuseppe – Catanzaro.
Costa Nicolò – Adrano.
Cittadini Carla – Genova.
Colombo dr. ing. F. – Milano.
Coltri ing. Mario – Milano.
Collegio Falconio – Tagliacozzo.
Cavaletti Amedeo – Lecce.
Coppola s. ten. geom. I. – Gondar.
Chiarel Basilio – Torino.
Carossini gen. comm. Mario – Ventimiglia.

Cuccia cap. C. – Vallo della Lucania.
Cocco Antonio – Alà dei Sardi.
Coen Enea – Trieste.
Chiarletti G. B. – Fontanetto Po.
Calvi dott. Evaristo – Milano.
Casa Pietro – Debra Tabor.
Cimino Vincenzo – Bologna.

Demichelis sac. A. – Addis Abeba.
Deretta Pasquale – Tripoli.
Della Bona ten. C. – Console Mil. C.T.I. – Ivrea.
Dalpiaz prof. Rodolfo – Trento.
Dell'Acqua dr. ing. comm. V. – Verona
De Smaele comm. Hector – Roma.
De Donatis dott. R. – Melissano.
Dell'Amore Marcello – Roma.
Delli Veneri Raffaele – Morcone.
De Lorenzi dott. Lorenzo – Rapallo.
D'Alonzo Pio – Chieti.
De Paulis dr. Carlo – Paupisi.
De Candia Giuseppe – Venezia.
De Andrea Arturo – Milano.
Davico don Edoardo – Torino.

Falconieri s. ten. Giuseppe – Roseto degli Abruzzi.
Ferrari di Valbona dr. prof. ing. C. A. – Console C. T. I. – Terni.
Fogolin Renzo – Roma.
Falchero Luigi – Venaria Reale.
Festa Edoardo – Roma.
Fael Marco A. – Cordignano.
Fini Margherita – Roma.
Fortunato cap. Luigi – Console Mil. C.T.I. – Modena.
Fabozzi Giuseppe – Napoli.
Formenti Giovanni – Sacconago.

Giunchedi Franco – Cornigliano.
Galluzzi Belloni Emilia – Milano.
Griziotti Filomena – Milano.
Gasperi Campani ing. cav. Eugenio – Firenze.
Guerri rag. Guerrino – Jesi.
Gualfucci Pietro – Spoleto.
Graziani avv. Carlo – Milano.
Grassi geom. Giuseppe – Parma.
Gasparini Antonio – Pesaro.
Guasti Enzo – Greco.
Gambini geom. R. G. – Alessandria.
Ghirardi Enzo – Cambiano.
Ghellini Luciano – Bologna.
Gargiulo Alfredo – Istanbul.

Imperato prof. ing. E. – Venezia.
Ingala A. – Napoli-Vomero.
Introini Alessandro – Samarate.

Lamedica dott. Michele – Capodacqua di Foligno.
Loviselli Elia – Palazzolo Acreide.
Lanari dr. ing. Alfredo – Rodi.
Lampronti Tilde – Ferrara.
Le Moli Michelangelo – Mistretta.
Liberatore Nicola – Vinchiaturo.
Lombardo Umberto – Genova.
Luongo dott. F. – Providence R. I.
Lius sr. ing. C. – Buenos Aires.
Luminati Mario – Roma.
Landi Antonio – Giggiga.

Maraschi s. ten. G. – Somaglia.
Mazza Umberto – Milano.
Muto Nicola – Siena.
Modolo Pietro – S. Donà di Piave.
Mele magg. cav. A. – Persano.
Meneghetti A. – Fiera di Primiero.
Melli Nereo – Capua.
Menaldino Marcello – Milano.
Moro Gambusera Gina – Milano.
Mormino dr. gr. uff. I. – Milano.
Macchioni dr. prof. Lia – Verbania.
Miccio cap. Francesco – Quarto.
Montecucco M. – San Pier d'Arena.
Manfredini Alberto – Pola.
Majorana Michele – Sassari.
Martell Firino cav. Paul – Cognac.
Mele magg. cav. Giov. – Milano.
Marescalco Giuseppe – Mesuraca.
Maiuri cav. uff. Antonio – Nicastro.
Mazzolari Mariastella – Albate.
Milesi sr. Angelo – Buenos Aires.
Molendi dott. Francesco – Pescia.
Morelli G. – Granarolo Faentino.
Maggiani Giancarlo – La Spezia.
Massimino cap. Angelo – Bassano del Grappa.
Maresca V. – Piani di Sorrento.
Moscardino Rita – Lecce.
Maccagno Giovanni – Torino.
Miotto Franco – Schio.
Melloni ing. Angelo – Bilbao.
Marmiroli ing. dott. gr. uff. Giuseppe – Roma.
Montano Armando – Livorno.
Mariano ten. Domenico – Revere.
Michelucci Fosco – Firenze.
Moscatelli dr. prof. Noemi – Parma.

Napolitani Paolo Aiello – Rieti.
Nagliati Teresa – Ferrara.
Nigherzoli prof. comm. V. – Milano.
Narducci Gian Luigi – Tripoli.
Noli cav. Giovanni – Voghera.
Nanni cap. C. – Bassano del Grappa.

Osnato A. – Marina di Caronia.
Ornaghi Alessandro – Salerno.
Orsini Orsino – Milano.
Oddo Fileti Amedeo – Palermo.

Pasqualucci dr. comm. F. – Fano.
Pasqualini rag. A. – Milano.
Pardella Maria Luisa – Foggia.
Pasini Raul – Prata Camportaccio.
Pasina sr. arch. E. – Buenos Aires.
Petraglia dr. C. A. – Roma.
Piccirilli cav. Corrado – Roma.
Pepe Guglielmo – Monopoli.
Prevedello mons. Pietro – Padova.
Porcu Mario Romano – Torino.
Privitera cap. dott. B. – Brescia.
Piano Mario – Campobasso.
Pasella Giuseppe – Piacenza.
Pro Loco – Malè.
Piazzai ing. comm. A. – Pegli.
Palamà dr. ing. T. A. – Roma.
Pastorino cap. Giovanni – Venezia.
Pittera Giuseppe – Messina.
Palamà Giovanni – Sogliano Cavour.
Parlanti rag. Ercole – Roma.
Porta rag. Aldo – Milano.
Papi Ugo – Campagnatico.
Paternieri dr. ing. P. – Milano.
Perini dott. Giovanni – Fiume.
Ponzo geom. Libero – Torino.
Palmieri Nicola – Milano.
Pestellini dott. comm. T. – Firenze.
Polli Giovanni – Milano.
Palmas ing. Roberto – Torino.
Patrassi Azelio – Roma.

Renghini rag. Luigi – Roma.
Rutoli cap. rag. E. – Asmara.
Romano Michele – Tripoli.
Rocca cav. Ottavio – Roma.
Ricciotti geom. Guido – Spoleto.
Riso Laura – Roma.
Rasetti Teresa – Castello d'Annone.
Ranise ten. col. R. – Barce.
Ravara dott. Andrea – Tripoli.
Romano col. comm. Giuseppe – Civitavecchia.
Radaelli Francesco – Milano.
Rebay Giovanni – Laorca.
Rossano avv. comm. F. S. – Napoli.
Rutigliani Raffaele – Bari.

Scarpa Giovanni – Milano.
Semerano dr. F. – Cisternino.
Signore Vincenzo – Biccari.
Sabbia Alberto – Lodi.
Sparviero Rinaldo – Genova.
Sansone Belloni dr. R. – Roma.
Sacchi Oreste – Ferrara.
Salimbeni Carlo – Roma.
Sargiotto Giuseppe – Torino.
Sinigallia rag. Mano – Milano.
Salaris dott. Mario – Genova.
Scaini sac. prof. O. – Conegliano.
Sportiglione Anna – Apollonia.
Sartori Enrico – Arsiero.
Sangiorgi dr. Vincenzo – Catania.
Sabelli dott. ing. E. – Trieste.
Spalletti Trivelli co. G. B. – Roma.

Tangari F. – S. Benedetto del Tronto.
Tinelli I cap. cav. S. – Firenze.
Tirozzi rag. cav. R. – Aversa.
Turretta Aldo – Napoli.
Trevisani Marsilio – Montagnana.
Toscano Emilio – Schiavonea.
Termini dott. M. – New York.
Tasselli Ugo – Bologna.
Tonei Vincenzo – Trieste.
Tornatore Rosario – Rodi.
Tramontana rag. cav. uff. N. – Roma.
Tavanti geom. Enzo – Roma.
Tipaldi Guido – Ottaviano.
Torre rag. Michele – Tripoli.

Uncino Vito – Bari.

Venini nob. A. – Milano.
Varrenti Landesti Mina – Archi.
Verità dr. prof. L. – La Spezia.
Vannini Mosè – Milano.
Varischi Padre C. – Milano.
Visconti Giuseppe – Bengasi.
Valente Sante – Carpanedo.
Vendramini dr. ing. G. B. – Auronzo.

Zoja prof. cav. uff. L. – Milano.
Zucchi cav. Alfredo – Console C.T.I. – Fidenza.
Zagnoli rag. Nino – Forlì.
Zilia Virginio – Milano.
Zampini Italo – Siracusa.
Zanon sr. A. – Canada de Gomez.
Zocchi Aldo – Lido di Camaiore.

IN LUGLIO

Abbà Ferruccio – Casale Monferrato.
Antonelli cav. Ercole – Roma.
Ambrosio S. E. conte gen. gr. cr. Vittorio – Roma.
Anelli Carlo – Mortara.
Andina col. avv. cav. uff. A. – Como.
Ardigò Pier Emilio – Cremona.
Arrigoni Giosuè – Affori.
Arrigoni rag. A. – Gudo Gambaredo.
Associaz. Fascista della Scuola – Sezione Provinc. Elementare Scuole «A. Saffi» – Carrara.
Aphel don Carlo M. – Bolzano.
Alcaini magg. cav. Virgilio – Roma.
Adrower Massimo – Roma.

Bonazza Buora Pia – Portogruaro.
Bruno rag. Giordano – Littoria.
Bagnarelli ten. Giuseppe - La Spezia.

Besegna Enrico – Pavia.
Borghi rag. Ladislao – Bolzano.
Brocci Nicola – Scaletta Zanclea.
Biagioli Domenico – Siena.
Bisignani sr. ing. L. – Buenos Aires.
Biondi ing. comm. L. – Genova.
Baldissone Giuseppe – Asti.
Botturi Leonardo M. – Milano.
Benedetti Aldo – Firenze.
Barrabini Giuseppe N. – Chisimaio.
Bartolomucci rag. E. – Addis Abeba.
Bruschi Antonello dr. D. – Imperia.
Bombelli dr. prof. Ugo – Roma.
Brunetti dr. Felice – Torino.
Balestrini Antonio – Como.
Billi Cesare – Livorno.
Babboni avv. gr. uff. R. – Trieste.
Brunero Guido – S. Maurizio Canav.
Bini Carlo – Como.
Bonacina Mario – Milano.
Bianchi ing. cav. Guido – Milano
Borroni Padre Domenico – Milano.
Brunetto Pietro G. – Fossano.
Biasioli dr. Umberto – Milano.

Callari avv. A. A. – Taranto.
Caligiuri t. col. cav. M. A. – Gimma.
Colombrita Giovanni – Parma.
Cesarini Fidia Giuseppe – Potenza.
Condorelli magg. cav. A. – Roma.
Campanini can. Agostino – Siena.
Crocchi ing. cav. N. – Rio de Janeiro.
Ceciarelli maresc. Nino – Napoli.
Curti cav. Domenico – Vicenza.
Caprio cap. cav. Alfonso – Roma.
Conte dr. rag. Antonio – Posillipo.
Corti Emilio – Firenze.
Cesario Aniello – Panni.
Cuscè cap. Placido – Tripoli.
Calcagno ing. Carlo – Genova.
Carli Edvige – Bologna.
Chilò rag. Manco – Milano.
Cima dott. ing. Giuseppe – Lecco.
Caldini avv. dr. Paola – Bologna.
Cazzarolli Gianni – Monguelfo.
Cancian Michele – San Fior.
Cajati Teodoro – Napoli.
Candelari dr. Osvaldo – Novara.
Cinelli rag. Fabio – Capostrada.
Collarino Cornelio – Genova.
Calandrelli rag. Ugo – Benevento.
Crespi Gino – Chioggia.
Cappabianca magg. Gino – Bologna.
Corradi avv. Giacomo – Roma.
Cavedon Giuseppe – Carpanè.
Cenzatti dr. prof. G. – Montebello Vicentino.
Castellan Norma – Napoli.
Ciraolo geom. Giovanni – Palermo.
Cressano Severino – Genova-Sestri.

Dalmazzo gen. gr. uff. L. – Ferrara.
Doglio Pietro – Canale d'Alba.
Daneri rag. Adriana – Genova.
De Francesco magg. cav. Michele – Caserta.
Donati cav. Silvio – Milano.
D'Amico cap. dr. ing. G. – Torino.
De Faccio prof. Anita – Console Scol. C.T.I. – Verona.
Dellarole rag. Antonio – Console C.T.I. – Asigliano Vercellese.
Di Gioia Francesco P. – Barletta.
Di Siena Andrea – Lercara Friddi.
Desderi dr. Giovanni – Roma.
D'Aloja magg. cav. Vito – Fiume.
De Gaudenzi Giancarlo – Milano.
De Palma cap. Filippo – Brindisi.
Dall'Alba Manlio – Addis Abeba.
Di Carrobio conte Mario – Milano.
Demczynski Romolo – Milano.
De Biasi don Luigi – Villa del Conte.
De Barberiis t. col. cav. C. – Roma.
Daverio Vittore – Milano.
Diograzia ten. col. cav. A. – Barra.
Dal Piaz rag. Guido – Lucca.
De Santoli dr. ing. A. – Firenze.

Esposito rag. Antonino – Rimini.
Ercolini cap. Guido – Tirana.

Fecia Emilio dei conti di Cossato – Torino.
Ferrari dr. comm. E. – Alessandria.
Ferrari prof. Giuseppe – Bologna.
Fumagalli avv. Enrico – Milano.
Fumagalli ing. Luigi – Milano.
Farinetti cav. Raffaello – Superga.
Francescangeli Ugo – Omegna.
Fossetta rag. Guglielmo – Genova.
Figarolo di Gropello co. Ottone – Alessandria.
Florio s. ten. Domenico – Gondar.
Finocchi R. prof. Josè – Paranà.
Ferraro Valentino – Tripoli.
Fliry Marcello – Milano.
Fiori dr. Attilio – Bologna.
Farina Vito – Marsala.

Gobbini mons. dr. gr. cr. P. – Roma.
Grandori dr. C. – Grotte di Castro.
Grando Agostino – Ascoli Piceno.
Goggioli dr. prof. Gino – Console Scol. C.T.I. – Pisa.
Grillo avv. Florindo – Console C.T.I. – Gaeta.
Guarnieri dr. Mario – Biella.
Gregoratti dr. ing. Probo – Roma.
Gribaudo Renato – Rapallo.
Grossi Ivo – Rimini.
Gasparri Olinto – Genova.
Gattoni G. M. – Bolzano Novarese.
Ghinelli rag. comm. Mario – Napoli.
Genovesi cap. cav. Ermete – Console Mil. C.T.I. – S. Candido.
Gottarelli Guido – Faenza.
Gallo Basteris Giovanni – Savona.
Giulietti avv. comm. F. – Roma.
Garziano rag. E. D. – Castiglione.
Garzini Arnaldo – Forno Canavese.
Giovannelli Romolo – Roma.
Galanti Ernesto – Milano.
Guerresi S. E. dr. gr. uff. A. – Ravenna.

Incisa della Rocchetta march. dr. G. – Roma.
Icardi Ermete – Roma.

Jallonghi cav. Nicola – Chiavari.

Lapiccirella dr. prof. V. – Roma.
Lorenzoni Lorenzo – Rovigo.
Lantieri Bortolo – Ferrara.
Lattuada Antonino – Genova.
Lajouyè Giuseppe – Clusone.
Leitempergher Pompeo – Bolzano.
Lojacono ing. Mario – Palermo.
Longo dr. prof. Maria – Torino.
Longo Ferdinando – Palermo.

Musso dr. Ippolito – Genova.
Malaguti Luigia – Lama di Setta.
Molignano Aldo – La Spezia.
Malaguzzi Valery – Livorno.
Martinenghi Aldo – Bari.
Monte Salvatore – Margherita.
Montanini Enrico – Milano.
Menzago Carlo – Belgirate.
Mortarino prof. Paolo – Sartirana.
Micheloni Tobia – Adegliacco.
Mannozzi Manlio – La Spezia.
Masotti Dina – Firenze.
Moreschetti Eugenio – Genale.
Mora dott. ing. Eugenio – Venezia.
Morteani Pietro – Venezia.
Migliorini Ameglio – Chiavari.
Mazzeri Tristano – Oleggio.
Mussi rag. Ettore – Saronno.
Mucci Pia – S. Marcello Pistoiese.
Micali ing. dott. Mario – Trieste.
Montelucci ten. col. dr. Giulio – Guidonia.
Marelli ing. Giuseppe – Como.
Maggiorani prof. dr. ing. A. – Roma.
Motta prof. dott. Roberto – Roma.
Miglietta maresc. S. – Fuorigrotta.
Mazzurri dr. Gaudenzio – Trasquera
Mannini co. Manno – Castelvetro Piacentino.
Muzzioli dr. F. – Console C.T.I. – S. Prospero s. Secchia.
Mastrobuoni dr. rag. M. – Rodero.
Malvicini Arnaldo – Milano.
Manara dr. prof. comm. G. – Milano.
Mancini Ettore – Reggio Calabria.
Matricardi Nicola – Maratea Porto.
Morano cav. Carlo – Venezia.
Marinoni Mario – Milano.

Nai Oleari Riccardo – Milano.
Nicolosi Giuseppe – Quistello.
Negroni Giuseppe – Bologna.
Nardi ing. Lucio – Torino.
Nucci Pilade – Milano.

Olivotto Giovanni – Bormio.
Ottone Carlo – Torino.

Papanti prof. Margherita – Milano.
Pecoraro Carmelo – Roma.
Pieroni dr. prof. Aldo – Console Scol. C.T.I. – Pesaro.
Pessina Bruno – Sesto S. Giovanni.
Picco Virginia – Verzuolo.
Poggio rag. Attilio – Carrara.
Parigi Arduino – Bergamo.
Pacifici Tenzio – Roma.
Pavesi Carla – Milano.
Patrone Agostino – Voltri.
Pozzi Adolfo – Milano.
Pelizzari Franco – Bologna.
Pizzetti geom. cav. U. – Parma.
Perrucci A. – S. Fedele d'Intelvi.
Podestà Luigi – Genova.
Pullè co. ing. cav. G. – Tripoli.
Poiani cav. Rodolfo – Trieste.
Pietrabissa ing. cav. E. – La Spezia.
Pieroni Nazzareno G. – Sforzacosta.
Paroni Francesco – Roma.
Pettinari dr. Anna – Milano.
Perelli Guido – Milano.
Petit Cesare – Firenze.
Piazza Missorici dr. prof. Antonino – Reggio Calabria.
Palma ten. Gaetano – Cagliari.
Petti Vincenzo – Firenze.

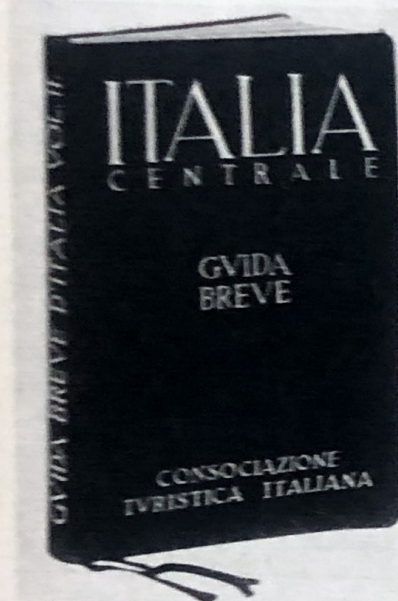
Quarenghi avv. Giuseppe – Bergamo.

Renna Pasquale – Rutigliano.
Rosati Fernanda – Torino.
Ridolfi P. Lorenzo – Roma.
Radaelli Augusto – Precotto.
Richieri rag. Aldo – Milano.
Rondello Antonio – Ronago.
Rampolla G. F. – Polizzi Generosa.
Ricevuti Luigi – Milano.
Ricevuti Angelo – Milano.
Rizzioli dr. cav. Nicolò – Milano.
Rimpici maresc. cav. G. – Trapani.
Rabino dr. Alberto – Delegato Capo C.T.I. – Bahia Blanca.
Rinaldi Michele – Busto Arsizio.
Raverdino ten. col. cav. G. B. – Padova.

(Continua)

DISCORRENDO FRA NOI

Vi domandiamo: non avete pensato mai...

...quanti sarebbero i Soci della Consociazione Turistica Italiana se ciascuno di Voi ce ne procurasse un altro? Quasi un milione! A ben riflettere, non ci sembra di navigare con questa ipotesi felice nella stratosfera delle utopie. Un Socio per ogni Socio; ma è poi tanto difficile?

Se ciascuno di Voi si guardasse bene attorno, pensasse ai propri amici e ai propri conoscenti che ancora non appartengono al nostro Sodalizio, ne persuadesse almeno uno della convenienza morale e materiale di iscriversi nelle nostre file, noi le raddoppieremmo di colpo, venendo a rappresentare un organismo così formidabile, da poterci consentire la pronta attuazione di tante bellissime iniziative rimaste fino ad ora confinate nel roseo mondo delle speranze.

E Voi sapete che ogni nostra iniziativa è ideata e attuata in quanto sia utile per la massa sociale.

Non certamente a Voi dobbiamo spiegare quali sono i vantaggi morali dell'appartenenza alla C.T.I. In quanto ai vantaggi materiali, oggi che siete in possesso dei doni per il 1939 non Vi mancano i pratici strumenti per una facile azione persuasiva sui vostri conoscenti.

La quota per i Soci annuali è soltanto di **L. 22,20** (Estero **L. 32,20**), più L. 2 di tassa di ammissione; mentre i Soci Vitalizi pagano una volta tanto **L. 350** (Estero **L. 500**).

Rammentiamo che il presentatore di un nuovo Socio, tra il 1° aprile 1939 e il 31 marzo 1940, partecipa all'importantissimo

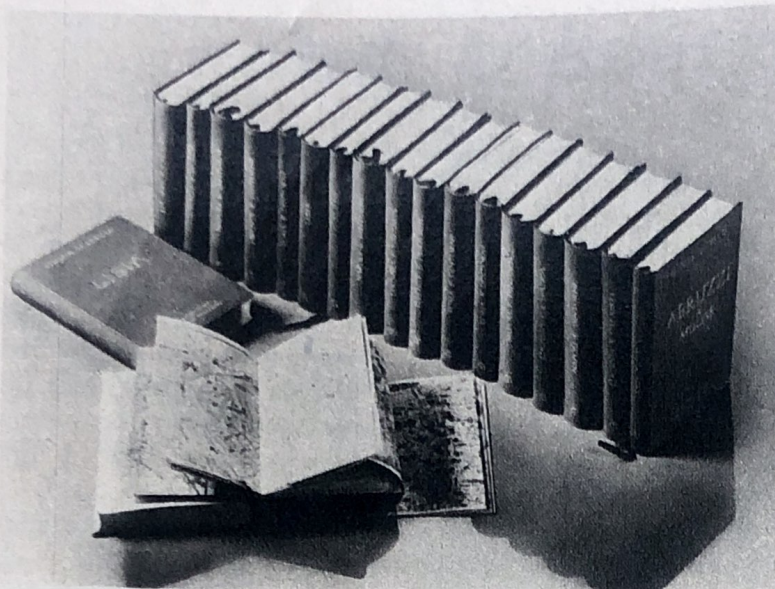
GRANDE CONCORSO A PREMI

La gara, di cui abbiamo pubblicato il Regolamento nel fascicolo di aprile de *Le Vie d'Italia* è dotata di numerosi premi, alcuni dei quali di valore rilevante, fra cui: ***un' automobile "Fiat 1100"; una motocicletta e due biciclette "Bianchi";*** i 38 volumi dell'***Enciclopedia Italiana*** (compreso, cioè, il grande ***Atlante Internazionale*** della C. T. I.); una macchina da scrivere *Olivetti;* un apparecchio radio e due grammofoni portatili *La Voce del Padrone;* un binocolo *Vega;* due apparecchi fotografici *Nova I;* due cronografi da polso *Vetta* e quattro orologi da polso *Wyler-Vetta;* cinque rasoi elettrici *Raselet;* dodici astucci *Williamson* con penna a serbatoio e matita; sette cassette di liquori *Aurum.* Tutto ciò oltre a 10 copie del grande ***Atlante Internazionale*** della C. T. I. ed altre molte interessanti pubblicazioni del Sodalizio: Guide, Carte, abbonamenti alle Riviste, ecc.

Ai maggiori di questi premi concorrono, oltre ai Soci presentatori, ***anche i Soci da essi presentati e tutti i nuovi iscritti*** dal 1° aprile 1939-XVII al 30 marzo 1940-XVIII.

La C.T.I. invia, a richiesta (anche mediante biglietto da visita con le iniziali D. A.), il Bando del Concorso e i moduli di domanda d'associazione.

"Questa adorabile nostra Patria, l'Italia,,...

... non è conosciuta dagli Italiani come essa merita. E non soltanto l'Italia del passato, ma (poiché abbiamo cominciato con una frase del Duce, continuiamo con altre Sue parole) anche « l'Italia che va sorgendo », quella che indubbiamente « sarà una creatura magnifica di forza e di saggezza ».

Far conoscere l'Italia agli Italiani è compito essenziale della C.T.I., al quale adempie da oltre 40 anni, creando e perfezionando un patrimonio di letteratura turistica che non ha eguale in nessun Paese straniero. Le sue pubblicazioni sono ovunque famose e non raramente prese a modello, soprattutto per l'opera di revisione e di aggiornamento a cui sono continuamente sottoposte. Esempio tipico di quest' opera diuturna di perfezionamento è la ***Guida d' Italia.*** Essa, che rappresenta un formidabile complesso di notizie, di dati, di carte geografiche e topografiche, ha ora avuto il suo definitivo assetto con la ripartizione dei volumi per regioni. Ciascun volume è adeguato alle mutevoli esigenze con edizioni che si succedono a distanza di pochi anni l'una dall'altra. Nel rapido processo di rinnovazione che muta il volto dell'Italia fascista, una collezione come la nostra, che non ne seguisse tutte le fasi, perderebbe gran parte della sua ragion d'essere. Ecco l'elenco dei 25 volumi:

	Alla Sede	Italia Impero Poss. e Col.	Estero
	L.	L.	L.
1. Piemonte (ediz. 1930)	18,—	20,—	22,—
2. Lombardia (ediz. 1939)	23,—	25,—	27,—
3. Veneto (ediz. 1932)	18,—	20,—	22,—
4. Venezia Tridentina e Cadore (ediz. 1939)	18,—	20,—	22,—
5. Venezia Giulia e Dalmazia (ediz. 1934)	18,—	20,—	22,—
6. Liguria (e Nizzardo) (ediz. 1933)	16,—	18,—	20,—
7. Emilia e Romagna (ediz. 1935)	18,—	20,—	22,—
8. Toscana (non compresa Firenze) (ediz. 1935)	18,—	20,—	22,—
9. Firenze e dintorni (ediz. 1937)	15,—	16,50	18,—
10. Marche (ediz. 1937)	15,—	16,50	18,—
11. Umbria (ediz. 1937)	15,—	16,50	18,—
12. Lazio (non compresa Roma) (ediz. 1935)	18,—	20,—	22,—
13. Roma e dintorni (ediz. 1938)	23,—	25,—	27,—
14. Abruzzi e Molise (ediz. 1938)	18,—	20,—	22,—
15. Campania (non compresa Napoli) (sarà pronto nel 1939)	18,—	20,—	22,—
16. Napoli e dintorni (ediz. 1938)	20,—	22,—	24,—
17. Puglie (sarà pronto nel 1939)	18,—	20,—	22,—
18. Lucania e Calabria (ediz. 1938)	18,—	20,—	22,—
19. Sicilia e Isole minori (ediz. 1937)	18,—	20,—	22,—
20. Sardegna (ediz. 1929)	18,—	20,—	22,—
21. Corsica (ediz. 1929)	15,—	16,50	18,—
22. Possedimenti Italiani dell'Egeo (sarà pronto nel 1939)	15,—	16,50	18,—
23. Libia (ediz. 1937)	16,—	18,—	20,—
24. Africa Orientale Italiana (ediz. 1938)	18,—	20,—	22,—
25. Albania (in preparazione)	—	—	—

Con la testa nel sacco...

...o, per lo meno, con la testa nelle nuvole, è il modo di viaggiare dei turisti che percorrono le superbe regioni d'Italia senza una Guida, senza una Carta, nell'impossibilità, quindi, di orientarsi ad ogni convergenza di strade; di individuare un monte, un fiume, un lago; di riconoscere un villaggio o un castello; di attraversare una città nel modo più rapido e sicuro; di dare un nome alle infinite bellezze di questa nostra bellissima Italia!

I turisti dagli occhi bene aperti sanno, invece, di poter contare su un poderoso complesso cartografico, rispondente ad ogni loro esigenza. Le « Carte del Touring » costituiscono una tradizione, che risale all'ormai lontano 1906, quando venne distribuito il primo foglio della ***Carta d'Italia al 250.000.*** Ma la prima edizione di quel saggio fondamentale di cartografia turistica è stata da allora sostituita, foglio per foglio, da nuove edizioni, in cui appariscono fedelmente tutte le innovazioni e i mutamenti che rendono sempre più attraente il volto della Patria. Negli ultimi 4 anni, ben 40 fogli (2/3 della collezione) furono ristampati con le varianti e le aggiunte necessarie; altri quattro sono pronti per la stampa ed usciranno prossimamente: Macerata (24), Ancona (25), Benevento (36) e Cagliari (46).

Questa attività rinnovatrice non impedisce né ritarda il lavoro dedicato alle altre pubblicazioni cartografiche più recenti, anch'esse continuamente aggiornate. Ricordiamo in particolare: la ***Carta Automobilistica d'Italia al 200.000*** in 30 fogli; quella al **500.000** in 13 fogli e quella al **650.000** in 2 fogli. Le prime due furono edite anche in forma di Atlante: l'***Atlante Automobilistico d'Italia al 200.000*** in due volumi, arricchiti di 186 Piante schematiche di attraversamento delle città, e l'***Atlante d'Italia al 500.000*** con la rappresentazione orografica ipsometrica. Tutte queste Carte sono state studiate al preciso scopo di offrire all'automobilista uno strumento di facile consultazione; ma costituiscono anche – per tutti – una esauriente rappresentazione topografica del nostro Paese. Ecco il prezzo di vendita di ciascuna:

	Alla Sede	Italia Impero Possed. e Col.	Estero
Carta d'Italia al 250.000, in 62 fogli –	L.	L.	L.
Per un foglio . . .	1,50	2,30	3,50
Per ogni foglio oltre il primo aggiungere	1,50	1,60	1,75
Per l'intera raccolta	75,—	80,—	85,—
Carta Automobilistica d'Italia al 200.000, in due edizioni:			
a) edizione in 30 fogli Prezzo di un foglio	5,—	6,—	7,50
Per ogni foglio oltre il primo aggiungere	5,—	5,20	5,50
Per l'intera raccolta	80,—	85,—	95,—
b) edizione rilegata ad Atlante, in due volumi, ogni volume	40,—	43,—	48,—
Carta d'Italia al 500.000, in due ediz.:			
Edizione a fogli sciolti (orografia a tratteggio) in 13 fogli – Prezzo di un foglio	2,—	2,80	4,—
Per ogni foglio oltre il primo aggiungere	2,—	2,10	2,25
Per l'intera raccolta	22,—	24,—	26,—
Edizione rilegata ad Atlante (orografia a tinte ipsometriche) .	30,—	33,—	35,—
Carta Automobilistica d'Italia al 650.000, in due fogli – ogni foglio	9,—	10,—	12,—

QUESTA

scheda d'associazione Vi servirà per procurare un nuovo Socio al nostro Sodalizio, e in pari tempo a partecipare al

GRANDE CONCORSO A PREMI 1939-1940

Ciclisti, motociclisti, automobilisti!

Voi sapete che la C.T.I. ha istituito numerosi servizi a vostro beneficio.

Vi accingete a compiere un viaggio?

Il Servizio delle informazioni turistiche vi offre la più cordiale assistenza e i più minuti ragguagli che possono occorrervi in ordine a schemi e itinerari stradali, alle condizioni di transitabilità dei valichi, allo stato delle strade, alle categorie e tariffe di alberghi, ristoranti, ecc.

Vi interessa di conoscere le norme di legge che regolano la circolazione stradale in Italia e all'estero e in genere l'esercizio del turismo?

Il «Servizio della Consulenza Legale» è pronto a darvi le più particolareggiate informazioni.

Volete recarvi all'estero con la vostra macchina?

Eccovi i documenti di temporanea importazione ***(trittici** e **carnets de passages en douane)***, che vi consentono il transito delle frontiere senza sottostare all'onere del deposito dei diritti doganali. E perché sia accessibile a tutti i Soci nel modo più rapido e completo, questo servizio si svolge non solo presso la Sede Centrale della C.T.I., ma anche presso gli Uffici Succursali di Torino in via Carlo Alberto 41-43, gli Uffici C.I.T. di Ancona, Brescia, Bologna, Bolzano, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Livorno, Merano, Milano, Napoli, Rapallo, Roma, Sanremo, Venezia, Verona, Zara; l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C.T.I.) di Trieste; gli Uffici dell'«Italia», Società di Navigazione in Genova; l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia; la Società di Trasporti F.lli Gondrand di Firenze; l'Agenzia Trasporti e Viaggi Giuseppe Fava di Imperia; The Anglo-American Agency e Bank di Alassio; l'Ufficio Viaggi Ronchi di Como.

Ferie...
Escursioni...
Campeggi...
Treni popolari...

... sono tutte ottime occasioni per fare della buona efficace propaganda a favore della C.T.I.
La scheda qui unita è il mezzo più semplice per reclutare nuovi aderenti. Convincete i Vostri amici e conoscenti dei vantaggi morali e materiali che essi hanno ad iscriversi alla C.T.I.!

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE

Il sottoscritto chiede di essere ammesso alla C. T. I. in qualità di Socio.................... (per l'anno....................).
Si dichiara edotto dello Statuto del Sodalizio; si obbliga ad osservarlo ed elegge il suo domicilio legale in Milano presso la Sede della C.T.I.

Cognome....................

Nome.................... Paternità....................

Maternità....................

Nato in.................... il....................

Residente a.................... (Prov....................)

Via.................... N.................... (1)

Professione e titoli....................

Dichiara che, a sensi dell'art. 8 del R. Decreto-legge 17 Novembre 1938-XVII n. 1728, non è israelita nè di razza nè di religione.

Da.................... li....................

Firme { del Richiedente (2).................... / del Socio presentatore....................

1) desiderando che le pubblicazioni vengano inviate in luogo diverso dalla residenza; indicarlo qui di seguito: ....

....

2) del Padre o tutore se il richiedente è minorenne.

L'importo di L.......... è stato rimesso il.......... a mezzo..........

Liberatevi da questi pensieri!

Controllo dello sterzo e lubrificazione razionale degli organi di direzione.

Appropriato trattamento alle balestre e loro attacchi e agli ammortizzatori.

Razionale lubrificazione degli ingranaggi, leve e giunti di trasmissione.

Perfetta messa a punto della lubrificazione del motore (controllo del livello, ricambi, lavaggi periodici, pulitura del filtro, impiego della gradazione appropriata).

Lubrificazione dei mozzi ruote, comandi freni, cuscinetti della frizione, serramenti, ecc.

Ispezione di tutti gli organi della vettura per la completa messa a punto.

Con tenue spesa

il **Servizio Mobiloil** provvede a tutto!

LA NUOVA TARIFFA

PER IL CAUZIONAMENTO ASSICURATIVO DEI DOCUMENTI DOGANALI DELLA C. T. I.: "TRITTICI" E "CARNETS DE PASSAGE EN DOUANE"

Come è noto, uno dei servizi prestati dalla Consociazione Turistica Italiana, che gode il maggior favore dei Soci, è quello dei documenti doganali, che facilita il passaggio di frontiera da parte degli autoveicoli in temporanea circolazione in altri Paesi. Il nostro Sodalizio ha istituito il servizio *Trittici* fin dal 1903 e quello dei *Carnets de passages en douane* immediatamente dopo la guerra. Rilasciando questi documenti, che dànno diritto ai possessori di transitare le frontiere con l'autoveicolo o con la bicicletta senza dover depositare i diritti di confine, la C.T.I. si sostituisce al Socio, rendendosi garante, nei confronti delle Amministrazioni doganali estere, del buon fine dei documenti a lui rilasciati, ossia della riesportazione dell'autoveicolo o della bicicletta nei termini prescritti. In un primo tempo il Socio, per ottenere il *Trittico* o il *Carnet*, doveva depositare presso la cassa della C.T.I. l'importo presumibile del dazio doganale: da molti anni, invece, il servizio è stato facilitato con l'istituzione del cauzionamento assicurativo. Mediante il pagamento di un premio presso una delle Compagnie sotto indicate, queste emettono una polizza che cauziona, a favore della C. T. I., il buon fine dei documenti doganali. Le Compagnie che svolgono questo servizio, per mezzo di tutte le loro Agenzie e Rappresentanze, sono le seguenti:

Anonima Infortuni, delegata dalle *Assicurazioni Generali Venezia*;

l'*Assicuratrice Italiana*, delegata dalla *Riunione Adriatica di Sicurtà*;

le *Assicurazioni d'Italia*, delegata dall'*Istituto Nazionale delle Assicurazioni*;

il *Lloyd Italico* e l'*Ancora*;

la *Società Assicuratrice Industriale*;

la *Fondiaria*;

la *Vittoria*;

la *Compagnia di Assicurazioni di Milano*.

Con queste Compagnie il nostro Sodalizio è venuto ad un accordo, in base al quale, a partire dal 1° luglio 1939-XVII, i premî da pagare sono stati convenientemente diminuiti, per cui il Socio può ottenere un documento doganale con notevole risparmio.

Ecco la tariffa che si applica, come si è detto, dal 1° luglio 1939-XVII (si tenga presente che i premî sottoindicati comprendono anche, salvo che per gli autoveicoli di cui al punto 6, il diritto fisso e la tassa governativa):

1. per i motocicli soli o con carrozzetta, L. 18;
2. per le autovetture *Fiat 500* e *Fiat 508*, L. 25;
3. *a*) per le autovetture di marca nazionale aventi peso non superiore a kg. 1200, L. 46;

   b) per le autovetture anzidette, quando il cauzionamento riguardi un trittico germanico, ovvero svizzero, ovvero jugoslavo, L. 40;
4. *a*) per le autovetture di marca nazionale aventi peso superiore a kg. 1200, L. 80;

   b) per le autovetture anzidette quando il cauzionamento riguardi un trittico germanico, ovvero svizzero, ovvero jugoslavo, L. 68;
5. *a*) per le autovetture di marca estera di qualunque peso, L. 115;

   b) per le autovetture anzidette, quando il cauzionamento riguardi un trittico germanico, ovvero svizzero, ovvero jugoslavo, L. 97;
6. per gli autobus, autocarri e per vetture da noleggio di qualsiasi peso, premio netto di una lira per ogni mille lire della somma cauzionata, calcolata nel modo stabilito nel successivo articolo 10, con il minimo di premio netto di L. 50. Per questi autoveicoli, in aggiunta al premio netto, sarà dovuto il diritto fisso di L. 10, più la tassa governativa del 5% sul premio e sul diritto fisso.
7. per le autovetture da noleggio di qualsiasi peso, quando dall'applicazione del saggio di premio di una lira per ogni mille lire della somma cauzionata risultasse un premio netto inferiore al premio previsto ai punti 4 *a*) e 5 *a*) per autovetture di categoria corrispondente, la Società avrà facoltà di calcolare il premio nella misura prevista ai punti 4 *a*) e 5 *a*) anzidetti.
8. per gli autoveicoli di cui ai punti 6 e 7, qualora il Documento doganale fosse richiesto per non più di tre mesi, il premio netto, calcolato per un anno, sarà ridotto di un quarto. Tuttavia, se lo stesso D. D. dovesse venire adoperato anche nei nove mesi restanti, dovrà essere completato il pagamento del premio netto, versando il quarto che era stato bonificato.

Nessun'altra somma è dovuta sulla polizza di garanzia, nemmeno a titolo di deposito.

Il costo del D. D. da versare alla C.T.I. è di L. 30, salvo per i motocicli soli o con carrozzetta, per i quali è di L. 15.

I *Trittici* e i *Carnets* vengono rilasciati ai nostri Soci presso i nostri Uffici di Milano (C. Italia, 10), Torino (v. C. Alberto, 41-43); gli Uffici C.I.T. di Ancona, Bologna, Bolzano, Brescia, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Livorno, Merano, Milano, Napoli, Rapallo, Roma, Sanremo, Venezia, Verona, Zara e le seguenti Agenzie: Ronchi di Como; Gondrand di Firenze; Appiani di Gorizia; Fava di Imperia; Uffici della Società di Navigazione « Italia » di Genova; l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo della Venezia Giulia, Trieste; Anglo American Agency e Bank di Alassio.

AUTOMOBILISMO

CONOSCETE QUESTO PERCHÉ?

Dal campo dottrinario e teorico delle recenti nostre chiacchierate in questa Rubrica, la domanda di un lettore sardo ci riconduce oggi in un campo squisitamente pratico.

Perché – chiede l'ing. M. R. di Oristano – *marciando in salita, se la frizione tende a slittare, si può ovviare all'inconveniente passando alla marcia inferiore? Ho notato che in tale condizione si può ottenere presso a poco la stessa velocità della marcia superiore accelerando il motore.*

Ad esempio, più volte ho potuto constatare, su strada perfettamente conosciuta, che in alcuni tratti, in cui normalmente usavo la terza velocità, ho dovuto ricorrere alla seconda. Il fatto mi sembra tuttavia molto strano, perché a parità di velocità lo sforzo cui è sottoposta la frizione sullo stesso tratto di strada mi sembra identico nei due casi.

E perché la tendenza allo slittamento della frizione si alterna a periodi in cui prevale la tendenza opposta, quella di non staccare abbastanza e di essere brutale?

La risposta al primo quesito è molto semplice: essa riposa sul più elementare concetto della cinematica, quello della demoltiplicazione dello sforzo.

La considerazione dell'interrogante sulla stranezza del fenomeno da lui constatato, dato che «lo sforzo cui è sottoposta la frizione sembra identico nei due casi», reggerebbe se la frizione fosse posta a valle del cambio, cioè destinata a ruotare, col disco condotto solidale con la trasmissione, sempre alla stessa velocità dell'albero cardanico. In questo caso, lo sforzo trasmesso dalla frizione sarebbe effettivamente in funzione sempre e soltanto della coppia resistente applicata istante per istante alle ruote: in salita, quando, pur girando piano, le ruote devono vincere una resistenza enorme, la frizione mal calcolata dovrebbe slittare sempre, indipendentemente dal fatto che la coppia motrice venga fornita al disco conduttore da un motore funzionante a limitato numero di giri con scoppi ben pieni, o da un motore girante più alacre ma con meno gas. Insomma, dato che per ottenere uno stesso risultato nell'avanzamento delle ruote è pur necessario sviluppare lo stesso lavoro, che, risulti questo fornito attraverso l'una o l'altra marcia del cambio, avremo sempre in arrivo una coppia motrice X, in partenza una coppia resistente Y; è evidente che, immutati questi due elementi, il comportamento della frizione non può cambiare.

Ma la frizione a valle del cambio non è più usata se non su qualche tipo di motocicletta, e sistematicamente scartata nell'automobile appunto per questo suo difetto: che in tale ubicazione dovrebbe sopportare coppie resistenti, e relative coppie motrici, eccessivamente gravose. L'intero sforzo di avanzamento del veicolo, senz'altra demoltiplica che quella data dal rapporto fisso della coppia conica del ponte, graverebbe in pieno sulla frizione, costantemente: l'inserzione di una marcia ridotta nelle salite non farebbe che peggiorare le sue condizioni di lavoro, in quanto permetterebbe al motore di fornire una potenza ancora maggiore.

È, dunque, logico che siasi pensato di demoltiplicare anche lo sforzo cui quest'organo è soggetto. E come? Nel modo più logico: approfittando del demoltiplicatore dello sforzo resistente, già posseduto dall'automobile: il cambio di velocità. Inserendo, insomma, la frizione a monte del cambio, tra questo e il motore, come è ormai di prammatica nella costruzione automobilistica.

Datemi un braccio di leva – invocava Archimede – e vi solleverò il mondo. Tutte le funzioni cinematiche sono questioni di braccio di leva, cioè di conveniente demoltiplica. Con un martinetto a mano si solleva una locomotiva, fumando la pipa, perché alla minima forza muscolare del sollevatore si fornisce un braccio di leva gigantesco, sotto forma di demoltiplica – mentre il gancio che afferra la locomotiva agisce su di una forza resistente grandissima, ma con un braccio di leva minimo (tale risultante appunto dal gioco delle demoltipliche). I due «momenti» devono equivalersi, anzi, per ottenere un lavoro utile deve prevalere il momento motore su quello resistente; ma il «momento» di una coppia, come tutti sanno, è dato dal prodotto del braccio per la forza: ingrandendo l'uno e diminuendo correlativamente l'altro, il prodotto non cambia.

Se poi, a questo nostro supposto martinetto manuale che solleva la locomotiva noi applichiamo un motore sufficientemente potente, noi abbrevieremo di gran lunga il tempo occorrente al sollevamento; ma i *momenti* rimangono quelli che sono, vale a dire che ruotismi, catene, scatti ecc. del nostro martinetto non saranno maggiormente sollecitati che nell'azionamento a mano, non richiederanno una maggior robustezza.

Ecco perché la frizione posta a monte del cambio, pur girando, in salita, più velocemente che se fosse

solidale con l'albero delle ruote, e pure trasmettendo la stessa potenza, è soggetta, in virtù della demoltiplica, ad un momento minore, e quindi non richiede né il carico di molle, né le dimensioni, né il coefficiente d'attrito, che sarebbero necessari per non slittare se la frizione agisse direttamente sulla trasmissione. È naturale, quindi, che, affrontando una determinata salita in presa diretta – cioè mettendosi nelle stesse condizioni della frizione a valle del cambio, o del cambio inesistente – i dischi tendano a slittare; mentre, inserendo un rapporto ridotto, anche una frizione minuscola o parzialmente avariata sarà sufficente.

A questo punto si potrà obbiettare: a che serve in pratica l'accorgimento della frizione a monte del cambio, se essa deve sopperire in ogni caso anche a trasmettere la piena potenza del motore in piena velocità, col cambio in presa diretta? La coppia resistente non è, in tal caso, l'identica che nelle salite?

L'obiezione è suggestiva, ma infondata. Infatti, non è vero che una vettura, lanciata in rettilineo pianeggiante al massimo della velocità raggiungibile, offra una coppia resistente eguale al caso della marcia in salita, sempre in presa diretta, a velocità assoluta minore. La coppia resistente, come è ovvio, deve essere eguagliata, in mancanza di demoltiplica, dalla coppia motrice, perché si abbia il moto uniforme. Ora, basta considerare che in un motore a scoppio la coppia motrice ha solitamente il suo valore massimo non al regime rotatorio di massima potenza, ma ad una velocità assai inferiore (tra la metà e i due terzi), per comprendere che il motore lanciato al massimo non trasmette al disco conduttore della frizione che una coppia relativamente ridotta: il che significa che anche la coppia resistente è ridotta (altrimenti la vettura in presa diretta tenderebbe a rallentare progressivamente).

Il perché questa coppia motrice è massima ai regimi intermedi e non ai massimi del motore è già stato altra volta chiarito: il motore, accelerando di giri, peggiora le condizioni di riempimento e di scarico: renderà maggior potenza perché fa più giri nell'unità di tempo, ma *ognuno* degli scoppi diventa, verso gli altri regimi, sempre più floscio – finché, oltre un certo limite, neppure l'aumento numerico basta più a compensare la cattiva qualità di ogni scoppio, e la potenza comincia a calare.

Comunque, ciò che interessa è il rilievo che in salita, al regime di motore necessariamente ridotto corrisponde un sensibile aumento di coppia motrice, finché la diminuzione di potenza assoluta non consiglia o non costringe a cambiare marcia: ed ecco che la frizione sufficiente per trasmettere tutta la coppia dell'alta velocità, può diventare insufficente, e slittare.

Alla seconda parte del quesito risponderemo che una frizione che slitta non è affatto l'antitesi di una frizione che non stacca: il primo inconveniente è dato da usura delle guernizioni, o da stemperamento o rottura delle molle, o da sregistrazione degli scodellini o del sistema di comando – ed è quindi totalmente indipendente dal secondo, che dipende generalmente da infiltrazione d'olio tra i dischi. A contatto di questi materiali l'olio si comporta paradossalmente: invece di dare scorrevolezza, impasta e blocca. Probabilmente il nostro interrogante avrà il cuscinetto del volano che non farà eccellente tenuta, e quando riempie o supera il livello dell'olio nella coppa del motore, provocherà il passaggio di lubrificante nella frizione (caso assai frequente, tanto

che in genere le scatole di frizione sono bucate inferiormente per lo spurgo). A livello basso, egli avrà dunque la frizione con tendenza a slittare: a livello alto, la tendenza a bloccarsi od a staccare con difficoltà e a riattaccare brutalmente. Il rimedio è ovvio: rinforzare la frizione o rinnovare le guarnizioni, rivedere la tenuta dell'albero motore, fare altri buchi nella scatola della frizione, e non esagerare nel livello d'olio al motore.

CRISTOFORO

La ricetta del consumo.

La notizia pubblicata sul fascicolo di giugno, relativa all'originale Concorso a premi bandito in Francia dalla S.I.M.C.A. tra tutti gli automobilisti francesi che indovinassero, con la maggior approssimazione, il consumo di carburante registrato da alcune vetture *S.I.M.C.A. 5* e *S.I.M.C.A. 8* (le edizioni francesi rispettivamente della nostra *Topolino* e della nostra *Fiat 1100*), prelevate con tutti i controlli ufficiali dalla produzione normale e sperimentate su determinati lunghi percorsi stradali, sotto la duplice vigilanza notarile e dell'Automobile Club, ha destato molto interesse tra i Consoci. Il consumo, dato il prezzo fiscale italiano del carburante, è un argomento sempre vivo, delicato, di universale interesse. È mai possibile – ci si chiede – che una *Topolino* ed una *1100* normali, su strada ordinaria aperta al traffico, riescano a consumare rispettivamente quattro litri e sei e mezzo o sette di benzina per 100 km.? Con quali accorgimenti di preparazione, con quali segreti di guida? Il risultato è possibile sulle strade e con la benzina italiana? Perché la benemerita C.T.I. non si fa divulgatrice dell'esercizio economico dell'auto, e dei sistemi per ottenerlo?

Rispondiamo in blocco alle varie domande, osservando anzitutto che il problema è stato ripetutamente esaminato su queste colonne, almeno nei suoi principali aspetti o sotto forma di isolati consigli: se non si può parlare di una vera e propria «campagna», o addirittura di una «crociata», come qualche Consocio si esprime, è soprattutto perché conosciamo abbastanza bene l'automobilista medio italiano, per essere persuasi dell'estrema improbabilità di vederlo piegarsi a quei sacrifici di condotta indispensabili ad un forte risparmio di benzina. Ad ogni modo, eccoci a riassumere per somme linee l'argomento.

I risultati del concorso S.I.M.C.A., per quanto ottimi, non hanno nulla di trascendente o di miracolistico, e non giustificano l'incredulo scetticismo di qualche lettore.

Distinguiamo anzitutto tra fase di preparazione e fase di condotta. La prima a sua volta varia a seconda che si tratti di un vero e proprio primato di consumo, con libertà completa di preparazione e confinando in seconda linea tutte le altre prestazioni della macchina; ovvero di semplici ritocchi di carattere permanente su di una vettura normale destinata all'uso quotidiano. Avvertiamo subito che la preparazione delle S.I.M.C.A. di cui si parla era limitata a questa seconda categoria, perché nel primo caso i risultati sarebbero stati assai più brillanti.

Una vettura partecipante a un concorso di consumo anzitutto si alleggerisce del superfluo, adotta gomme a battistrada piuttosto piatto e di sezione moderata, gonfiandole assai dure, e stacca la cinghia che comanda ventilatore e dinamo, col duplice risultato di risparmiare la potenza assorbita dalla dinamo (affidandosi per l'accensione alla sola

batteria) e di elevare, con la temperatura dell'acqua, quella di funzionamento di tutto il motore (nell'ipotesi, naturalmente, che il Concorso non comporti elevati carichi, o elevate velocità su percorsi molto lunghi, o superamento di forti salite). Nel motore si abbassa la testata, per aumentare il tasso di compressione, fino al limite compatibile col grado di ottano del carburante ammesso al Concorso, che viene preventivamente analizzato e sperimentato. Conformemente alle caratteristiche della strada e alla velocità minima imposta, si impoverisce la miscela diminuendo il getto principale del carburatore e registrandone opportunamente il «minimo» e il «passaggio». In ogni caso si elimina il filtro d'aria, sostituendolo con una presa d'aria calda, che lambisca il collettore e il tubo di scarico. Di attente cure si fa oggetto il diagramma di distribuzione, per limitare le fasi di apertura: se non si può sostituire l'albero delle camme, si registrano le punterie in modo da lasciare un notevole gioco, sicché le valvole apriranno dopo e chiuderanno prima, sia pure a scapito della potenza, della silenziosità di funzionamento e della durata. Infine, si agirà sul silenziatore, rendendolo libero il più possibile (anche qui a scapito della silenziosità) e – se la strada del concorso è pianeggiante e povera di tortuosità vivaci – si sostituisce la coppia conica, per allungare il rapporto di trasmissione. Se invece la strada è a saliscendi, si adotta la ruota libera. Se, negli esperimenti, l'acqua tende a bollire, si può sostituirla con un liquido a più elevato grado di ebollizione.

Con questi accorgimenti, il consumo scenderà alla metà del massimo e, in favorevoli condizioni di velocità e di clima, alla terza parte.

La preparazione, invece, che ci risulta adottata dalle S.I.M.C.A. e che in ogni caso è la sola praticamente possibile per il turista normale e per l'uso normale della vettura su strada, si era limitata all'opportuna scelta e al buon gonfiamento delle gomme; a dare un po' di gioco alle punterie; a ridurre di un'unità lo spruzzatore principale del carburatore (registrazione che permette ancora una buona velocità lanciata ed una discreta ripresa).

Non sappiamo se sia stato eliminato il filtro di aria in prò della manica d'aria calda (con le strade asfaltate, l'utilità del filtro è molto tenue): comunque, anche questo accorgimento fa parte della preparazione consigliabile, in via permanente, al turista desideroso della massima economia.

Ma il segreto principale sta nel sistema di guida: ed ecco perché abbiamo premesso che l'automobilista medio italiano – velocista e impaziente per temperamento – non è il più indicato per questi esperimenti di minimo consumo. La prima regola è la velocità moderata: non solo perché essa è la necessaria conseguenza della registrazione economica del carburatore, ma perché in ogni caso – anche conservando la registrazione ricca, di massima potenza e ripresa – la resistenza dell'aria è la più forte divoratrice di benzina. Con le vetture come vengono consegnate dalle Case, senza apportarvi la minima preparazione o variante di registrazione, e ove si tratti della guida interna di serie, cioè di carrozzerie mediamente aerodinamiche, ma non già concepite con la pretesa dell'aerodinamica integrale, il limite *superiore* della zona di velocità più economica si aggira sui 60 km.-ora per la *Topolino* e sui 75

km.-ora per la *1100*, naturalmente a medio carico e su strada buona e piana.

Con la vettura assolutamente normale in ogni particolare, il turista può andar sicuro che, ove non superi abitualmente tali velocità in rettilineo piano; ove mantenga la massima regolarità di marcia senza fermate inutili (che sono sempre una dissipazione termica, cioè un dispendio di benzina, e un'occasione di spreco nella successiva manovra di ripartenza), col minimo impiego di freno e di cambio; ove rinunci alle riprese folgoranti, e sappia moderare la pressione sull'acceleratore, ottenendo il lancio graduale e poi la conservazione della velocità col minimo di gas (ottima cosa sull'autostrada servirsi del gas a mano sul cruscotto); ove stia attento a fornire sempre al motore il massimo di anticipo d'accensione ch'esso sopporta senza battere in testa, e la massima apertura dell'economizzatore (fornito in serie dalla Casa) che il motore accetta, ad ogni determinata velocità e in ogni condizione di temperatura, senza ridurre sensibilmente la velocità stessa (quindi, prima mettere a regime il motore, poi aprire gradualmente l'economizzatore man mano che il motore si scalda, e non viceversa); ove abbia cura, nelle stagioni, o nelle località fresche o fredde, di parzializzare convenientemente il radiatore, conservando sempre l'acqua sopra gli 80°; ove infine sappia approfittare delle dolci discese d'una certa lunghezza per mettere il cambio in folle e proseguire a ruota libera – questo diligente e saggio guidatore si accorgerà che è possibile e normalissimo consumare, in media, su strada varia, anche se accidentata e con vettura a medio carico, meno di 5 litri ogni 100 km. con la *Topolino* e poco più di 7 con la *1100*.

Lo scrivente ne ha fatto, ripetutamente, attendibile ed accurato esperimento, con entrambe le vetture, constatando inoltre che, sui lunghi percorsi, la regolarità vale assai più della velocità nuda anche nelle medie orarie complessive. Tuttavia, egli non potrebbe giurare di non appartenere al novero di quei tipici guidatori italiani che, in omaggio alla massima « si vive una volta sola », sfruttano abitualmente gli 85 sulla *Topolino* e i 110 sulla *1100*, rassegnandosi a consumare rispettivamente 7 e 10 litri, e tutt'al più volgendo il capo dall'altra parte quando il distributore ostenta il suo molesto cartellino: « *L. 3,43...* ».

al. far.

Agevolazioni tributarie per l'automobilismo ed il trasporto con automezzi.

La *Gazzetta Ufficiale* n. 163, del 14 luglio, pubblica una nuova Legge sul regime tributario dell'automobilismo. Si tratta di nuove agevolazioni riguardanti tanto la tassa sui trasporti di cose, quanto la tassa unica di circolazione.

Relativamente alla prima, viene estesa a complessive 10.000 unità, e cioè a 5000 autocarri e ad altrettanti rimorchi, la riduzione a metà della tassa per quintale-chilometro, già concessa ai soli autoveicoli e rimorchi costruiti in conformità dell'art. 1 del R. Decreto Legge 14 luglio 1937, n. 1809, per il periodo di 6 anni, a partire dalla prima immatricolazione; sempre però a condizione che i contratti d'acquisto fra committenti e fabbriche risultino firmati da non oltre un anno dall'entrata in vigore delle norme d'attuazione del R. Decreto Legge sopra citato.

Quanto alla tassa unica di circolazione, viene confermato che questa va applicata, in base alle tariffe indicate nella tabella che riportiamo con le modificazioni volute dal R. Decreto Legge 24 novembre 1938, n. 1936, anche alle autovetture la cui licenza di circolazione sia stata rilasciata per trasporti di cose e di persone; essa deve essere invece ridotta alla metà per le autovetture immatricolate per il solo trasporto di persone, allorché sia stato autorizzato il loro uso anche per il trasporto di cose.

L'esenzione dalla tassa unica di circolazione per tutti gli autoveicoli ed i rimorchi costruiti in conformità dell'art. 1 del R. Decreto Legge 14 luglio 1937, n. 1809, che era stata limitata al periodo di un anno, è prolungata a tre anni.

Un'altra diminuzione dell'onere fiscale concerne infine quegli autocarri in circolazione al 1° gennaio 1939, che a norma di precedenti disposizioni speciali erano esenti da tassa di circolazione e riguardo ai quali, per il rimanente periodo di esenzione, si era richiesto con R. Decreto Legge 29 luglio 1938, n. 1121 (art. 5, lett. *d*), a partire dal 1° gennaio di quest'anno, il pagamento dei 7/10 della tassa unica di circolazione; l'art. 4 della nuova legge riduce tale misura, per l'accennato periodo di esenzione, ai 3/20 per gli autoveicoli elettrici ad accumulatori ed ai 3/10 per gli altri.

Portata utile del veicolo in quintali	Tassa annua (lire)	
	Autocarri-motocarri e motofurgoncini	Rimorchi
Fino a quintali 5 . .	150	165
» » 6 . .	200	220
» » 7 . .	250	275
» » 8 . .	300	330
» » 10 . .	500	550
Da quintali 11 a 15 . .	1000	1100
» 16 » 20 . .	1500	1650
» 20 » 25 . .	2000	2200
» 25 » 30 . .	2500	2750
» 30 » 35 . .	2750	3025
» 35 » 40 . .	3000	3300
» 40 » 45 . .	4000	4400
» 45 » 50 . .	4500	4950
» 50 » 60 . .	5000	5500
» 60 » 70 . .	6000	6600
» 70 » 80 . .	6500	7150
» 80 » 90 . .	7500	8250
Oltre 90	9000	—
Da oltre 90 e fino a 100	—	8800
Da oltre 100 e fino a 110	—	9500
Oltre 110	—	9900

Patente di primo e di secondo grado.

Recentemente, alcuni quotidiani nel dare relazione del seguito giudiziario di un doloroso incidente stradale, che ha costato la vita alla consorte di un giornalista milanese, hanno citato fra i capi di imputazione elevati contro l'automobilista investitore quello di usare la patente di primo grado pur conducendo una macchina non di sua proprietà.

La notizia ha destato sorpresa e allarme nell'ambiente automobilistico, poiché ripetutamente è stato reso noto che la guida di macchine di terzi è, in determinate circostanze, consentita a chi sia munito di patente di primo grado. Riteniamo quindi opportuno, ad eliminare dubbi ed equivoci, ricordare che le circolari del Ministero delle Comunica-

zioni in data 14 gennaio e 10 febbraio 1934 hanno precisato, a commento dell'art. 82 del Codice della Strada, che la patente di primo grado abilita alla guida da cui esuli qualsiasi forma di attività professionale, come sarebbe il caso dell'autista stipendiato, o qualsiasi fine di lucro: ciò tanto per il trasporto di persone come di cose. È quindi pacifico che il privato (professionista, turista, commerciante, ecc.) può guidare con patente di primo grado, nell'ordinaria circolazione di turismo o d'utilità, anche macchine di terzi.

Il prossimo Salone dell'Automobile.

Circa trecento espositori ha raccolto il Salone Italiano dell'Automobile che, dopo un anno di sosta, rientrerà nella tradizione dei grandi avvenimenti automobilistici italiani con l'edizione che si inaugurerà il 28 ottobre prossimo.

L'utilità, anzi il sentito bisogno di questa ripresa è documentato dalla plebiscitaria adesione di tutte le industrie automobilistiche ed affini, di tutte le iniziative commerciali interessate, direttamente o indirettamente, nel fenomeno automobilistico. Il settore delle vetture da turismo ci offrirà la prima visione di una ghiotta novità assoluta nel regno della macchina minore, e i nuovi modelli allestiti da quasi tutte le Case italiane e da qualche marca straniera, segnatamente tedesca. I carrozzieri, che da qualche mese attraversano un periodo di feconda evoluzione, documenteranno, con insolita ricchezza e varietà di nuovi disegni, la promettente vitalità di una moda italiana in questo campo, che sta a cavallo tra la tecnica e l'arte. Gli autoveicoli industriali, le industrie collaterali, quelle estrattive, e l'innumerevole schiera degli ausiliari, degli accessori e dei servizi, offriranno un lusinghiero quadro del cammino percorso in due anni, dopo l'ultimo Salone, sulla via dell'emancipazione autarchica.

La motonautica, nelle sue più recenti applicazioni d'ingegneria navale e di evoluzione motoristica, costituirà pure un interessante settore del Salone.

Infine avremo la preziosa attrattiva della Mostra della Sicurezza della Strada, suddivisa nei varî elementi: sistemazione tecnica stradale, indirizzi urbanistici, mezzi di prevenzione e di polizia, educazione degli utenti, Assicurazioni, dispositivi di sicurezza degli autoveicoli. Autorità, Società, Ditte, Enti pubblici e studiosi di tutta Europa hanno assicurato il loro fattivo concorso in questo reparto.

Tutto nuovo a Monza.

In attesa che il popolare autodromo monzese possa risalutare vittoriose nuove macchine italiane, memori dell'antica e oggi perduta imbattibilità, esso va per ora trasformando i proprî connotati. Casa nuova, vita nuova: così giova sperare.

Le trasformazioni già iniziate, ma che naturalmente non potranno compiersi se non per la stagione ventura, riguardano sia l'attrezzatura logistica e spettacolare per il pubblico, sia il terreno di gara per i corridori. Sotto il primo aspetto, alle vecchie e ormai malsicure tribune in legno sarà sostituita una nuova grandiosa e razionale tribuna in cemento; verranno inoltre rifatti: il ristorante, allineato alla pista e con vista della stessa da tutti i tavoli; la tribunetta dei cronometristi, il parco delle vetture concorrenti, e insomma tutte le costruzioni che ancora non avevano carattere permanente, nonché (si spera) le relative strade e spiazzi di accesso e di parcamento per il pubblico.

Quanto alla pista di corsa, del percorso attuale non rimarrà che il rettilineo grande davanti alle Tribune, di 2000 metri. Alle due estremità esso si raccorderà con due curve piane, molto strette, ma provviste di un'ampia concavità di sicurezza e congiunte tra loro da un breve rettilineo intermedio, con un nuovo grande rettifilo parallelo a quello delle tribune, anch'esso di poco più di due chilometri. Insomma, una specie di quadrilatero molto allungato, che misurerà complessivamente 5 km. di sviluppo. Internamente ai due raccordi stradali piani, i rettilinei saranno anche raccordati da una pista semicircolare fortemente rialzata, per consentire i primati isolati e le prove di velocità pura continua.

All'estremità nord del rettilineo delle tribune e con un nuovo raccordo tangenziale all'attuale curva del vialone, il nuovo circuito potrà pure comunicare, inserendolo facoltativamente nel proprio tracciato, con la preesistente parte nord-est del circuito stradale, comprendente la curvetta di Lesmo. Tutta la rimanente parte della strada e della pista verrà demolita, per restituire il terreno corrispondente alla sua destinazione di parco.

Gomme proibite.

Un progetto di legge, in corso di approvazione in Inghilterra, mira a dare all'Autorità la facoltà di vietare la circolazione delle automobili che hanno le gomme col battistrada consunto sino alla levigatezza, così da non offrire sufficienti garanzie di aderenza nelle curve, sul bagnato, e in caso d'improvvise frenate. La proposta prevede altresì una forte ammenda per i contravventori. In pratica, sin d'ora molte autorità di polizia si oppongono, coi larghi mezzi discrezionali di cui in Inghilterra dispongono, alla circolazione di questi pneumatici. Si tratta, dunque, di uniformare e legalizzare il principio, e stabilire un criterio preciso di valutazione per dichiarare una gomma pericolosa.

L'iniziativa appare lodevole. Già anche la nostra Magistratura ha avuto occasione di affermare la colpa di chi dà luogo a infortuni imputabili alla scarsa aderenza di un pneumatico troppo consunto. Un'eventuale disposizione di legge in questo senso dovrebbe però – autarchicamente – accompagnarsi ad una revisione delle ancor scarse simpatie che godono nel pubblico i battistrada « ricostruiti ».

L'automobile-previdenza.

Un automobilista americano dalle mani bucate, accingendosi a farsi una famiglia, ha voluto ad un tempo proibirsi le troppo frequenti soste al bar e al club, e costringersi al risparmio. All'uopo, si è fatto costruire un ingegnoso dispositivo, che dopo ogni fermata interrompe inesorabilmente l'accensione, impedendo la ripartenza, se non previa introduzione di una moneta, che finisce in un deposito accessibile soltanto smontando l'intero motore.

L'idea si presta a molti sviluppi. Tra l'altro, nelle compravendite d'occasione cesseranno di essere deprezzate le macchine dal poderoso passato chilometrico, divenute, in virtù dell'onorata carriera, altrettante miniere. Gli amici desisteranno dal chiedere in prestito l'ingorda vettura. Il tassista, dopo l'arresto al semaforo, avrà un'eccellente occasione per trovarsi privo di spiccioli. Infine, un voto di plauso all'invenzione verrà certamente elevato dall'associazione tra i ladri d'automobili.

AERONAUTICA

Il "III Salone Internazionale Aeronautico" di Milano.

Su questa importantissima Mostra biennale milanese, che avrà luogo dal 2 al 17 del prossimo ottobre, cioè subito dopo la chiusura della *Mostra di Leonardo*, furono date estese notizie nel numero di agosto di questa rivista. Aggiungiamo qui, in particolare, che si prevede certissimo il suo pieno successo a conferma e superamento della precedente seconda rassegna (1937), alla quale parteciparono ben 12 nazioni, con 337 ditte costruttrici, distribuite su un'area complessiva di 18.793 mq. e che fu visitata da 394.600 persone, oltre le venti missioni tecniche e militari di tutte le parti del mondo, che la fecero oggetto di studio.

Il Salone si dividerà in dieci gruppi, dei quali il primo sarà dedicato agli aeroplani, idrovolanti ed elicotteri, aeroplani senza motore per il volo a vela, cervi volanti per osservazione, aerostati, navicelle per dirigibili, navicelle per palloni liberi, paracadute; il secondo ai motori per aeroplani e dirigibili, magneti, carburatori, candele, organi meccanici, pezzi staccati di aeromobili e motori, galleggianti per idrovolanti, carrelli, pneumatici, apparecchi per la preparazione e la conservazione del gas impiegato nell'aeronautica; il terzo agli idroscivolanti, maccanismi e congegni di manovra e per la messa in acqua di idrovolanti, di idroscivolanti e canotti; il quarto alla metallurgia e materie prime in genere, legnami, cordami, tessuti di seta, di lino, di cotone, di caucciù, vernici in genere, olii, essenze; il quinto agli strumenti di navigazione, strumenti di misura e qualsiasi strumento di bordo, telefonia, telegrafia senza fili, radiogoniometria, applicazioni elettriche, illuminazione degli aeroplani e dirigibili, equipaggiamenti elettrici di bordo, apparecchi di sicurezza, armamenti; il sesto ai laboratori di ricerche e prove, esame del materiale, macchine, utensili, motori industriali; il settimo agli apparecchi scientifici, meteorologia, palloni sonda, fotografia e cinematografia aerea, fotogrammetria; l'ottavo all'attrezzatura e progetti per campi di aviazione civili e militari, per campi di fortuna, proiettori e fari, equipaggiamenti elettrici per campi di atterraggio, attrezzatura e progetti per hangars, grues, impianti di segnalazione, autoveicoli per trasporto apparecchi, materiale speciale per strasporto e imballo; il nono agli indumenti per aviazione, caschi, occhiali, qualsiasi articolo inerente all'equipaggiamento del personale aeronautico; il decimo alla Rappresentazione del traffico aereo nel suo complesso, così come per ciascuna linea o gruppo di linee, scuole civili e militari, metodi di esame psicofisiologico dei piloti, rappresentazione grafica dei trasporti di persone, merci e posta, statistica, opere scientifiche e letterarie, riviste, pubblicazioni di soggetto aeronautico, cartografia e aerofilatelia.

Come si può rilevare da questo ordinamento della Mostra, l'inquadramento di essa è perfettamente tecnico, industriale e commerciale, mentre si differenzia in modo deciso da ogni mostra a carattere retrospettivo.

La rassegna, quindi, potrà classificarsi senz'altro fra le più interessanti e suggestive dell'annata e varrà a rafforzare il prestigio dell'Italia fascista oltre confine, sia mettendo in rilievo la nostra maturità industriale, sia come esempio di serietà organizzativa.

Ma l'importanza particolare di questa terza manifestazione è data dalla partecipazione straniera, e specie di quella significante dell'aeronautica germanica e di quella inglese, partecipazione ufficialmente definita con i rispettivi Governi, e che si annuncia vastissima tanto per l'estensione delle due Mostre, fissata in 3000 metri quadrati ciascuna, quanto per l'eclettica varietà dei materiali che verranno esposti, quali velivoli militari e civili, motori, strumenti scientifici e di bordo, armamenti, radio ecc.

Il grande salone ellittico del Palazzo dello Sport sarà occupato nella platea e nel corridoio sopraelevato per una metà dalla Germania e per l'altra metà dall'Italia, in uno schieramento simbolico dell'Asse. L'esposizione inglese sarà raggruppata invece in un grande salone a vastissima arcata, innestato al Palazzo dello Sport.

È inoltre assicurata, per privata iniziativa di ditte costruttrici, la partecipazione della Finlandia, della Francia, degli Stati Uniti e dell'Ungheria.

Riuscitissimo volo di due apparecchi delle "Linee Atlantiche".

Recentemente due apparecchi delle « Linee Atlantiche » hanno compiuto un rapido volo di prova da Roma a Villa Cisneros e ritorno.

Questo volo, con apparecchi trimotori terrestri a carrello retrattile perfettamente attrezzati ai servizi aerei civili, ha costituito una brillantissima affermazione, giacché il volo di ritorno, di 3500 chilometri, è stato effettuato da uno dei due apparecchi alla media di 360 chilometri-orari.

Partito, infatti, da Villa Cisneros alle ore 9,4, l'apparecchio atterrava a Guidonia alle ore 19,30, compiendo l'intero percorso senza atterraggio intermedio.

Prescrizioni valutarie per il pagamento dei passaggi per l'estero sulle linee aeree.

Per le vigenti disposizioni in materia valutaria, i passaggi con destinazione all'estero, effettuati sulle linee aeree da cittadini stranieri stabilmente residenti all'estero, debbono essere pagati in valuta estera pregiata.

Collegamento aereo Roma-Sofia.

È in corso, esercito dall'*Ala Littoria*, il servizio aereo a frequenza trisettimanale, Roma-Sofia, via Tirana-Salonicco.

Berlino-Rio de Janeiro in 41 ore.

L'apparecchio commerciale tedesco *Focke Wulf 200* (« Condor »), munito di 4 motori « B. M. W. 132 L » da 750 CV ciascuno, ha compiuto il percorso Berlino-Rio de Janeiro, di 11.105 chilometri, in 40 ore e 54 minuti ed, escluse le soste ai vari scali, in tempo di volo effettivo di 34 ore e 48′, corrispondente ad una velocità media di 319 chilometri all'ora.

Un primato aeronautico conquistato dalla Germania.

Il capo collaudatore degli stabilimenti aeronautici Hirth ha raggiunto, nel cielo di Boeblingen, con un apparecchio da turismo della categoria « C », la quota di 9125 metri, conquistando così alla Germania un altro primato mondiale.

Il primato precedente è stato battuto di oltre milleduecento metri.

Acquisto di aeroplani commerciali "Junkers".

La Società aerea dell'Africa del Sud (« South African Airways ») ha acquistato recentemente, sul mercato aeronautico tedesco, due bimotori « Ju. 86 » e due quadrimotori « Ju. 90 ».

La flotta aerea della « South African Airways » è costituita attualmente di 17 « Ju. 86 »; 11 « Ju. 52 » e 2 « Ju. 90 ».

La gara di modelli di alianti sulla Wasserkuppe.

L'annuale gara di modelli per il volo a vela, che ha luogo sulla Wasserkuppe (Rhön Germania), a cura del Corpo Aereo Nazionalsocialista, prevede, quest'anno, la partecipazione di 482 modelli.

Di questi modelli, 15 destano particolare interesse, in quanto dispongono di speciali installazioni tecniche, quali, ad esempio, il pilotaggio automatico e il comando a distanza.

Nuovo primato germanico di volo a vela in Germania.

L'aliatore tedesco Fuhringer ha stabilito il nuovo primato internazionale di durata per alianti monoposti, mantenendosi in aria per 48 ore e 38 minuti.

Il precedente primato apparteneva al tedesco Schmidt con 36 ore e 35 minuti.

Costruzione di un nuovo aeroplano tedesco per la traversata dell'Atlantico.

Presso le officine « Blohm e Voss » di Amburgo è in costruzione un nuovo aeroplano destinato al servizio passeggeri per l'Atlantico del Nord.

A quanto ha dichiarato Riccardo Vogt, ingegnere presso le officine « Blohm e Voss », l'apparecchio sarà esamotore, avrà un peso di circa 45 tonnellate e disporrà di una autonomia di volo pari a 7000 km.

Il *B. V. 222* (tale è il nominativo del nuovo transatlantico) potrà percorrere in circa 20 ore la rotta Lisbona-Nuova York, senza effettuare lo scalo alle Azzorre, trasportando numerosi passeggeri.

Nuove linee aeree tra la Germania e l'Europa Orientale.

La linea aerea Berlino-Bucarest, che lo scorso anno veniva effettuata trisettimanalmente, è divenuta, ora, giornaliera.

Detta linea verrà esercita dalla *Lufthansa* in collaborazione con la compagnia aerea « Magyar Légiforgalmi » e la compagnia rumena « Linüle Aeriene române exploatate cu Statul » sul percorso Berlino-Praga-Budapest-Bucarest.

Versione dell'Aeronca "Chief" americano.

L'« Aeronautical Corps of America » ha annunziata una nuova versione del biposto chiuso ad ala alta « Chief », versione, questa, che importa un motore più potente e perfezionamenti aerodinamici.

I motori da 40 e 50 cavalli utilizzati finora saranno sostituiti da altri di 65 CV., fra cui il *Continental A-65* da 4 cilindri opposti.

Anche il nuovo tipo verrà costruito per uso terrestre ed idro. Esso avrà un peso totale di 521 kg. per il terrestre e 568 kg. per l'idro; carico utile di 217 e 214 kg. Velocità massima 169 e 161 chilometri-ora; velocità d'atterraggio 56 e 64 chilometri-ora.

Un servizio aereo tra San Francisco e Sydney.

Risulta che la « Pan American Airways » inizierà prossimamente un servizio aereo tra San Francisco e le Isole Auckland.

A tale scopo verrà stabilita una base per idrovolanti nella Nuova Caledonia. La scelta di questa terra suggerisce la possibilità di una ulteriore estensione del servizio aereo dal Pacifico del Sud all'Australia.

Esportazioni di materiale aeronautico americano.

Le esportazioni di materiale aeronautico dagli Stati Uniti, nel primo trimestre dell'anno in corso, hanno raggiunto un totale di dollari 20.105.195, con un aumento del 42% nei confronti del corrispondente periodo del 1938.

Durante il mese di marzo è stato raggiunto il massimo con la vendita di 132 aeroplani e 77 motori.

Le nazioni che hanno acquistato materiale aeronautico dagli Stati Uniti sono state l'Inghilterra e la Francia in primo luogo, e quindi le Indie Olandesi, la Russia, l'Olanda e il Giappone.

Sussidi del governo americano alla "Pan American Airways".

La « Civil Aeronautics Authority », Ente governativo preposto all'Aviazione civile americana, ha concesso alla « Pan American Airways », per il trasporto della posta in Europa, un sussidio annuo di 2.454.400 dollari.

La Società stessa aveva chiesto all'Ente suddetto, per il servizio postale America-Europa, la somma di dollari 3.800.000.

Concorso indetto dal Ministro dell'Aria francese.

Il ministro dell'Aria francese ha indetto un concorso per la costruzione di un biposto a guida interna, destinato all'aviazione privata.

Il velivolo, oltre a un basso prezzo di costo, deve offrire condizioni di grande sicurezza, costruzione solida, facile pilotaggio e manutenzione.

La velocità di crociera deve essere di 160 chilometri-ora ed il raggio d'azione di 600 chilometri.

Il concorso è dotato di un premio di 3 milioni di franchi.

Nuovo quadrimotore destinato al servizio stratosferico per passeggeri e posta.

Un nuovo monoplano quadrimotore « Farman », da 3600 CV., battezzato *Camille Flammarion* e destinato al servizio stratosferico per passeggeri e posta nell'Atlantico del Nord, ha compiuto soddisfacenti voli di prova con un carico di 22 tonnellate, nei pressi di Parigi.

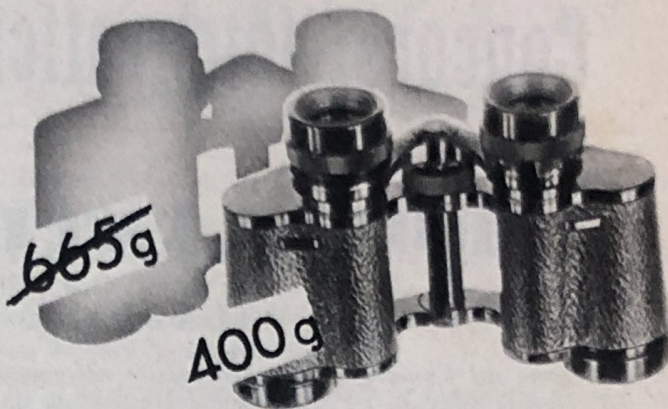
Il quadrimotore è munito di cabina stagna adatta per voli ad 8000 metri d'altezza.

L'aviolinea Bucarest-Parigi.

È stata inaugurata, alla presenza del Ministro romeno dell'Aria e della Marina, generale Teodorescu, all'aeroporto di Beneasa, l'aviolinea Bucarest-Parigi, gestita dall'« Air-France ».

La nuova linea aerea ha scali ad Arad, Budapest, Monaco e Strasburgo.

Nuovo primato inglese d'altezza per alianti.

Il primato inglese d'altezza per alianti è stato battuto da Philip Wills, che ha raggiunto col suo « Minimoa » circa 4260 metri.

Concorsi fotografici de "Le Vie d'Italia"

ROMA ANTICA E NUOVA

RELAZIONE DELLA GIURIA

Il tema del Concorso fotografico indetto nel giugno del corrente anno da Le Vie d'Italia *era tale da appassionare gli amici della fotografia e da impressionarli anche per la sua importanza:* « Roma antica e nuova ».

Come era specificato nel bando, le fotografie richieste dovevano ritrarre i vari aspetti e gli immediati dintorni di Roma; « illustrare i singoli monumenti o altri soggetti eccessivamente circoscritti, ma documentare soprattutto ciò che si può definire il paesaggio urbano e monumentale *della Città, nelle condizioni più tipiche di luce e di vita. Roma, con l'imponente mole dei suoi monumenti, con le ondulazioni dei suoi colli, le famose ville adiacenti e i grandi parchi, tra cui si svolgono i lenti meandri del Tevere, presenta certo prospettive e visioni di alto potere suggestivo, che non possono sfuggire all'occhio esperto di qualunque fotografo di buon gusto e di intuizione artistica ».*

I Concorrenti, soprattutto in conseguenza del brevissimo termine stabilito per l'invio dei loro lavori, non sono stati numerosi e le fotografie da essi presentate in tempo utile (30 giugno 1939-XVII) hanno appena raggiunto la modesta cifra di circa 500. Purtroppo, la maggioranza dei fotografi partecipanti alla gara non hanno seguito le chiare prescrizioni del bando e si sono smarriti in una documentazione frammentaria di particolari architettonici, non sempre di eccezionale valore artistico. Spesso i loro lavori o arieggiano la cartolina illustrata, o rappresentano deformazioni di un modernismo confusionario.

Non di meno, la Giuria al termine di una accuratissima selezione graduale si è trovata dinanzi ad un gruppo di Concorrenti in possesso di una tecnica sicura e di un notevole buon gusto ed ha unanimemente deciso di assegnare i premi nel seguente ordine:

comm. NELLO CIAMPI di Roma;
avv. STEFANO BRICARELLI di Torino;
avv. A. PASQUALI-LASAGNI di Roma;
dr. rag. GUGLIELMO MOLLARI di Roma.

VERBALE DELLA GIURIA

La sera del 27 luglio 1939-XVII si è riunita nella sede della Consociazione Turistica Italiana, in corso Italia 10, Milano, la Commissione giudicatrice del Concorso fotografico indetto da *Le Vie d'Italia* (fascicolo di giugno), col tema « Roma antica e nuova ».

Erano presenti i Signori: ing. comm. Mario Bertarelli, Vice Presidente della C.T.I.; rag. cav. Edoardo Scotti; comm. Mario Crimellá; Pittore Lino Baccarini; dr. Federico Antonini, Redattore della collezione « Attraverso l'Italia »; Icilio Bianchi, Redattore de *Le Vie d'Italia*.

Ai lavori della Giuria assisteva il cav. Adolfo Damiani, Segretario Capo, delegato dall'Intendenza di Finanza di Milano.

Letta e approvata la Relazione, la Giuria, all'unanimità, ha assegnato i premi come dalla seguente graduatoria:

Primo premio L. 1000 al comm. NELLO CIAMPI di Roma.

Secondo premio L. 500 all'avv. STEFANO BRICARELLI di Torino.

Terzo premio L. 300 all'avv. A. PASQUALI-LASAGNI di Roma.

Quarto premio L. 200 al dr. GUGLIELMO MOLLARI di Roma.

AI CONCORRENTI. – La C.T.I. ricorda ai premiati che ogni concorrente, per il fatto stesso di aver partecipato alla gara, ha dato formale assicurazione di aver presentato documenti fotografici **inediti.**

Le fotografie premiate restano in proprietà della C.T.I. che assume il diritto esclusivo di riprodurle come e quando crederà opportuno.

La Giuria ha proposto alla C.T.I. l'acquisto di alcune fotografie presentate al Concorso, mediante compenso di L. 25 cadauna. I concorrenti le cui fotografie sono state prescelte per l'acquisto alle condizioni suesposte, ne riceveranno comunicazione dalla C.T.I.

Ricordiamo che le fotografie non premiate e non prescelte per l'acquisto potranno essere ritirate alla Sede della C.T.I. o rispedite ai loro Autori, previo invio delle spese postali o contro assegno, *entro il mese di settembre 1939-XVII.* Qualora non venissero reclamate entro il termine anzidetto, la C.T.I. considererà le fotografie definitivamente concesse, in uso gratuito, al suo Archivio fotografico.

CONOSCERE L'ITALIA!

Chiusura improrogabile del Concorso al 30 settembre 1939-XVII

1) La *Consociazione Turistica Italiana* indìce fra i propri Soci un Concorso per serie di fotografie che si riferiscano quanto più strettamente possibile ad uno dei seguenti quattro temi:

1 - PONTI D'ITALIA

2 - FIUMI D'ITALIA

3 - ALBERI E FIORI SULLE STRADE STATALI D'ITALIA

4 - IL LAVORO DEI CAMPI

Nelle fotografie relative ai ponti *dovrà prevalere il vario e il pittoresco. È quasi inutile ricordare che l'Italia ha ponti di ogni età, forma e dimensione, dai romani ai modernissimi, che rappresentano talora miracoli di tecnica costruttiva. Sarà titolo di merito se ciascuna serie di fotografie si riferirà ai ponti di un medesimo itinerario. Quanto alla illustrazione fotografica dei* fiumi, *essa potrà naturalmente riferirsi a qualunque punto del loro percorso, dalla sorgente alla foce, purché ne ritragga gli aspetti meno comuni e più suggestivi. Meglio se la serie relativa ad un fiume avrà il pregio di illustrare i punti caratteristici dell'intero percorso. La documentazione fotografica relativa al terzo tema:* Alberi e fiori sulle strade statali d'Italia *mirerà ad illustrare le aiuole fiorite e gli altri motivi di ornamentazione arborea e floreale con le quali l'Azienda Statale della Strada si studia di rendere più attraenti gli itinerari turistici del nostro Paese, mentre le fotografie relative al quarto tema riprodurranno le scene più pittoresche del lavoro campestre.*

2) Ogni serie dovrà essere composta da un minimo di 10 fotografie.

3) Le fotografie dovranno essere stampate – in via diretta o per ingrandimento – esclusivamente su carta o cartoncino bianchi lucidi, nei formati compresi fra il 9×12 e il 24×30. Ciascuna di esse dovrà portare chiaramente scritto sul rovescio, oltre la indicazione precisa e particolareggiata del soggetto rappresentato e della sua ubicazione, il nome e l'indirizzo del Concorrente. Sono escluse le prove incorniciate o sottovetro e le diapositive.

4) Le fotografie dovranno essere spedite raccomandate, nel periodo compreso fra il 1° marzo e il 30 settembre 1939-XVII, al seguente indirizzo: *Consociazione Turistica Italiana* – Concorso fotografico de *Le Vie d'Italia* – Corso Italia 10 – Milano.

5) Ogni Concorrente, per il fatto stesso di partecipare al Concorso, assume formale impegno di non presentare che documenti fotografici inediti e risultanti da suoi lavori personali.

6) Il Concorrente può inviare le fotografie anche in più riprese, purché mandi ogni volta una serie completa e non oltre il termine prescritto.

7) Le fotografie saranno inappellabilmente giudicate da una Commissione costituita di alcuni membri della Direzione della C. T. I., i quali si aggregheranno persone particolarmente competenti nell'arte fotografica, e le loro deliberazioni verranno pubblicate nel fascicolo di novembre 1939-XVIII de *Le Vie d'Italia*.

8) I premi assegnati dalla C.T.I. ai vincitori di questo Concorso sono i seguenti:

Per ciascuno dei quattro temi:

Primo premio . . . . L. 1000
Secondo premio . . . „ 500
Terzo premio . . . . „ 300

Verranno così assegnati: quattro primi premi, quattro secondi premi, quattro terzi premi, per la somma complessiva di **L. 7200** in Buoni del Tesoro e Cartelle di Rendita.

9) La Giuria si riserva di proporre alla C.T.I. l'acquisto eventuale di altre fotografie, singolarmente o in gruppo, mediante compenso di L. 25 ciascuna. Qualora il Concorrente non intendesse cedere le sue fotografie dovrà dichiararlo all'atto dell'invio, scrivendo a tergo di ogni prova: «*Da restituirsi se non premiata*».

10) Le fotografie premiate resteranno in proprietà della C.T.I.

Le fotografie non premiate e non prescelte per l'eventuale acquisto potranno essere ritirate alla Sede della C.T.I. o rispedite ai loro Autori, previo invio delle spese postali o contro assegno, entro il mese di dicembre 1939-XVIII. Qualora non venissero reclamate entro il termine anzidetto, la C.T.I. considererà le fotografie definitivamente concesse, in uso gratuito, al suo Archivio fotografico.

LA CASA RURALE ITALIANA

Proroga della scadenza del Concorso al 31 ottobre 1939-XVIII

Il termine stabilito per l'invio alla C.T.I. delle fotografie destinate a questa importantissima gara è scaduto il 30 giugno u. s. Ma poiché le vicissitudini meteoriche della trascorsa primavera non furono davvero propizie all'attività fotografica all'aperto, accogliendo il voto espresso da molti Consoci, è stata decisa la proroga di detto termine al *31 ottobre*.

Cogliamo, intanto, l'opportunità di ricordare i modi e i fini del Concorso.

Il Regime promuove e aiuta efficacemente il miglioramento delle abitazioni rurali per adeguarle ai nuovi indirizzi dell'agricoltura e alle nuove esigenze della vita civile. È debito nostro, dunque, contribuire in quanto possiamo alla conoscenza e alla propaganda dei criteri a cui deve ispirarsi l'attività riformatrice e costruttrice della casa colonica, in armonia con le esigenze del paesaggio e della tradizione regionale.

Ne segue che i Concorrenti dovranno inviare fotografie di abitazioni rurali antiche e nuove non soltanto razionali, ma anche di spiccato carattere locale, sia come struttura, sia come impiego di materiali disponibili in luogo. Bisognerà, quindi, tener presenti l'architettura, l'ambiente e la disposizione utilitaria della casa colonica in ciascuna regione – in pianura, in collina e in montagna – secondo il clima e la produzione agricola, poiché la casa rurale adegua il suo aspetto esteriore alle esigenze locali ed è ora cascinale isolato ed ora fattoria complessa, con impianti moderni di lavorazione.

Ogni fotografia recherà, quindi, una precisa didascalia che indichi la località, l'altezza sul mare, lo scopo e, almeno approssimativamente, il tempo in cui fu costruita la casa rurale fotografata. Meglio se ad ogni serie di fotografie sarà unita la pianta dei vari fabbricati, con relative misure, allo scopo di poter classificare in categorie i diversi tipi di fabbricati. Degli edifici più notevoli e caratteristici è bene presentare una veduta d'insieme e di qualche particolare. Dei raggruppamenti edilizi appartenenti ad aziende agricole vere e proprie riuscirà opportuna, se possibile, una fotografia panoramica dall'alto.

Ed ecco le norme che regolano il Concorso:

1) La Consociazione Turistica Italiana bandisce fra i suoi Soci un Concorso Fotografico su questo tema:

LA CASA RURALE ITALIANA

2) Le fotografie dovranno essere stampate – in via diretta o per ingrandimento – esclusivamente su carta o cartoncino bianchi lucidi, nei formati compresi fra il 9×12 e il 24×30. Ciascuna di esse dovrà portare chiaramente scritto sul rovescio, oltre alla indicazione precisa e particolareggiata del soggetto rappresentato e della sua ubicazione, il nome e l'indirizzo del Concorrente. Sono escluse le prove incorniciate o sottovetro e le diapositive.

3) Le fotografie dovranno essere spedite raccomandate, entro il 31 ottobre 1939-XVIII, al seguente indirizzo: *Consociazione Turistica Italiana* – Concorso Fotografico per *La Casa rurale italiana* – Corso Italia, 10 – Milano.

4) Ogni Concorrente, per il fatto stesso di partecipare al Concorso, assume formale impegno di non presentare che documenti fotografici inediti e risultanti da suoi lavori personali.

5) Il Concorrente può inviare le fotografie anche in più riprese, purché mandi ogni volta una serie completa e non oltre il termine prescritto.

6) Le fotografie saranno inappellabilmente giudicate da una Commissione costituita di alcuni membri della Direzione della C.T.I., i quali si aggregheranno persone particolarmente competenti nell'arte fotografica, e le loro deliberazioni verranno pubblicate nel fascicolo di Dicembre 1939-XVIII de *Le Vie d'Italia*.

7) I premi assegnati dalla C.T.I. a questo Concorso sono i seguenti:

Primo premio . . . . L. 750
Secondo premio . . . „ 250

per ciascuna delle 19 Regioni in cui si divide l'Italia (Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Venezia Tridentina, Venezia Giulia e Zara, Emilia e Romagna, Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Abruzzi e Molise, Campania, Puglie, Lucania, Calabria, Sicilia, Sardegna, Libia). È, quindi, un complesso di **L. 19.000** in Buoni del Tesoro e Cartelle di Rendita che la C.T.I. assegna ai premi di questa Gara.

8) La Giuria si riserva di proporre alla C.T.I. l'acquisto eventuale di altre fotografie singolarmente o in gruppo, mediante compenso di L. 25 ciascuna. Qualora il Concorrente non intendesse cedere le sue fotografie dovrà dichiararlo all'atto dell'invio, scrivendo a tergo di ogni prova: *« Da restituirsi se non premiata »*.

9) Le fotografie premiate resteranno in proprietà della C.T.I., che si riserva il diritto esclusivo di riprodurle come e quando crederà opportuno.

Le fotografie non premiate e non prescelte per l'eventuale acquisto potranno essere ritirate alla Sede della C.T.I. o rispedite ai loro Autori, previo invio delle spese postali o contro assegno, entro il mese di Gennaio 1940-XVIII. Qualora non venissero reclamate entro il termine anzidetto, la C.T.I. considererà le fotografie definitivamente concesse, in uso gratuito, al suo Archivio fotografico.

CICLO-MOTO-TURISMO

LA CIRCOLAZIONE CICLISTICA DEL 1938
IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE DELLE PROVINCIE

QUANTE BICICLETTE PER OGNI MILLE ABITANTI?

Provincia	Numero di biciclette in circolazione nel 1937	Numero di biciclette in circolazione nel 1938	Numero di biciclette ogni 1000 abit.
Agrigento	1.071	1.556	3,7
Alessandria	115.977	122.879	248,8
Ancona	38.036	37.000	99,4
Aosta	42.019	45.460	199,8
Apuania (ved. Massa)			
Aquila	2.751	2.783	7,6
Arezzo	36.793	38.643	122,1
Ascoli Piceno	17.686	23.814	78,3
Asti	36.461	38.429	156,3
Avellino	3.316	3.058	6,7
Bari	42.456	51.267	50,7
Belluno	21.004	23.570	108,9
Benevento	2.921	3.513	10
Bergamo	68.566	78.382	129,3
Bologna	205.607	221.850	310,4
Bolzano	37.712	41.856	150,9
Brescia	128.275	138.676	186,2
Brindisi	8.126	10.121	39,8
Cagliari	21.251	26.003	51,2
Caltanissetta	680	563	1
Campobasso	2.146	2.720	6,8
Catania	9.826	10.093	14,1
Catanzaro	2.741	3.318	5,4
Chieti	6.425	7.808	20,8
Como	73.116	78.300	156
Cosenza	1.301	4.414	7,5
Cremona	88.925	94.877	256,7
Cuneo	110.000	119.900	196,9
Enna	726	927	4,2
Ferrara	116.184	128.617	337,3
Firenze	118.277	127.588	149,5
Fiume	3.549	3.719	34,1
Foggia	4.262	5.003	9,5
Forlì	93.561	102.150	229,7
Frosinone	4.280	9.128	20,4
Genova	32.130	34.947	40,3
Gorizia	27.701	32.919	164,4
Grosseto	16.890	20.886	112,4
Imperia	14.524	15.927	100,4
La Spezia	15.200	16.100	72,4
Lecce	27.679	39.947	75,8
Littoria	6.140	7.850	34,5
Livorno	30.565	35.469	142,1
Lucca	50.487	59.100	167,8
Macerata	21.671	25.145	86,6
Mantova	105.244	113.106	277,2
(Massa) ora *Apuania*	9.119	10.993	55,8
Matera	663	749	4,4
Messina	8.068	8.073	12,8
Milano	487.772	514.480	236,4
Modena	119.265	127.490	272,6
Napoli	16.400	26.864	12,2
Novara	90.906	99.620	251,7
Nuoro	1.441	1.560	6,9
Padova	109.282	114.146	170,8
Palermo	12.098	14.140	15,8
Parma	81.990	88.107	230,7
Pavia	121.571	133.301	270,8
Perugia	35.045	37.894	70,9
Pesaro	35.497	39.236	125,7
Pescara	10.050	9.730	45,9
Piacenza	56.163	60.561	205,4
Pisa	63.415	69.050	202,2
Pistoia	30.009	30.000	142,2
Pola	14.956	19.225	65,2
Potenza	1.027	1.132	3
Ragusa	3.138	5.319	23,8
Ravenna	85.249	92.758	332,3
Reggio Calabria	6.157	8.177	14,1
Reggio Emilia	86.765	98.470	262,3
Rieti	8.189	9.239	52,8
Roma	73.011	83.564	53,4
Rovigo	50.452	55.256	164
Salerno	11.270	15.935	22,5
Sassari	5.728	6.209	20,5
Savona	23.050	23.400	106,7
Siena	29.709	32.586	121,3
Siracusa	4.782	8.250	29,7
Sondrio	10.011	11.739	82,1
Taranto	11.433	15.800	49
Teramo	10.992	11.931	47,8
Terni	15.200	16.333	85,2
Torino	243.298	262.177	224,3
Trapani	9.390	9.917	26,4
Trento	37.409	41.782	106,7
Treviso	87.259	93.690	164,2
Trieste	24.429	30.566	86,9
Udine	126.438	141.368	195,8
Varese	108.118	118.907	300,3
Venezia	54.950	60.451	96
Vercelli	79.806	82.000	223,9
Verona	86.421	92.885	158,5
Vicenza	67.758	75.000	134
Viterbo	12.542	14.305	60,4
Zara	1.175	1.273	57,8

Biciclette in circolaz. nel 1937: N. **4.493.124** — *Biciclette in circolaz. nel 1938:* N. **4.935.019**

Ci ritroviamo anche quest'anno all'appuntamento estivo con i fedeli della statistica, per riassumere in poche significative cifre il progresso della circolazione ciclistica in Italia. Siamo, come sempre, i primi a raccogliere e ad elaborare questi dati, e con amore di vecchi convinti cultori e propagandisti dell'attività velocipedistica, segnaliamo il costante aumento del numero delle unità circolanti.

Anche nel 1938 il nostro patrimonio ciclistico si è arricchito, e l'incremento è stato tanto più notevole, in quanto già la nostra circolazione ha raggiunto un grado di densità elevatissimo. E tuttavia appare chiaramente che non si tratta di saturazione; anzi, le zone in cui le macchine in circolazione sono in maggior numero in relazione agli abitanti sono quelle che spesso offrono i risultati più lusinghieri. Altre zone mostrano un'inguaribile refrattarietà a un ulteriore sviluppo ciclistico. Evidentemente questo fenomeno è legato alle particolari condizioni di vita delle popolazioni e alle loro esigenze. Nelle regioni montuose, nei settori con grandi e radi agglomerati urbani e rurali, il compito della bicicletta necessariamente si dimostra più limitato, più circoscritto e non si fa sentire il bisogno di ulteriori sviluppi. Anche in queste zone la propaganda potrà, comunque, esercitarsi con sensibili risultati: una macchina ogni 100 abitanti è il primo traguardo verso il quale si deve tendere nelle Province che ancora non hanno raggiunto questo limite minimo. Nei confronti del 1937, Napoli e Frosinone, che ancora erano comprese nelle zone a densità ciclistica inferiore al dieci per mille, si sono avviate verso una circolazione più intensa. Napoli ha superato la quota 12,2 e Frosinone è passata a 20,4, raddoppiando in un anno il numero delle biciclette esistenti nel suo territorio. Al disotto di quota 10 sono rimaste, quindi: Agrigento, Aquila, Avellino, Benevento, Caltanissetta, Campobasso, Cosenza, Enna, Foggia, Matera, Nuoro, Potenza.

Aumentato è, invece, il numero delle Province in cui si trova una bicicletta ogni cinque abitanti. Ad Alessandria, Bologna, Cremona, Ferrara, Forlì, Mantova, Milano, Modena, Novara, Parma, Pavia, Ravenna, Reggio Emilia, Torino e Varese si sono aggiunte Piacenza e Pisa. All'avanguardia si trova Ferrara, che ha battuto Ravenna; ma anche Bologna e Varese hanno fatto sensibili progressi, oltrepassando il limite di 300 biciclette per 1000 abitanti. Il primato assoluto per numero di biciclette spetta sempre a Milano, che nel 1938 ha superato il mezzo milione.

Spiacerà certo ai lettori apprendere che coi dati relativi al 1938 questa nostra ormai tradizionale inchiesta deve interrompersi. L'auspicata abolizione della tassa di circolazione – altra prova del costante interessamento del Governo Fascista per lo sviluppo del ciclismo in Italia – è avvenuta e porta con sé questa meno lieta, ma inevitabile conseguenza. Tuttavia, il nostro Sodalizio – convinto della utilità di questa rilevazione annuale – non mancherà di studiare e di proporre alle competenti Autorità altri mezzi per giungere allo stesso risultato.

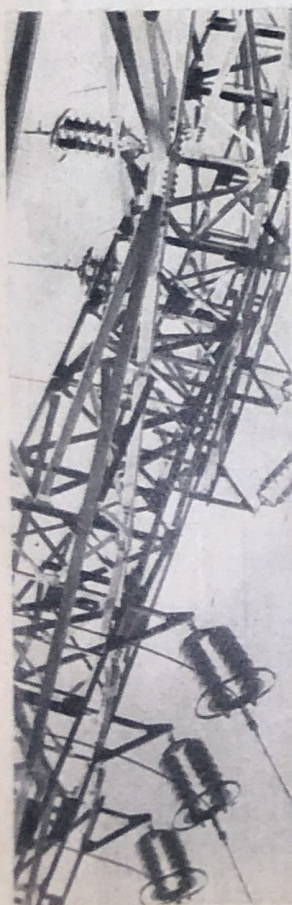
L'impianto di illuminazione.

Le disposizioni relative all'illuminazione della bicicletta, che sono entrate in vigore con il 10 agosto, hanno richiamato l'attenzione su un accessorio ormai indispensabile: il generatore elettrico. Il moltiplicarsi del numero di apparecchi funzionanti ha posto in primo piano, e non soltanto da noi, ma anche sui mercati stranieri, alcune considerazioni: in particolare si sono riaffacciati i problemi dell'unificazione dei tipi di impianti illuminanti e della ricerca di generatori più leggeri e di maggior rendimento.

Un punto recentemente dibattuto è quello relativo al modo di regolare la tensione fornita dal piccolo elettrogeneratore. Com'è noto, esso è per lo più azionato con diversi sistemi, a spese dell'energia muscolare del pedalatore. In alcuni esemplari prodotti dall'industria francese è stato constatato che la tensione ai morsetti dell'apparecchio varia da 2,5 V. a 10 V., quando la velocità della bicicletta varia da 6 a 60 km. La modestia delle tensioni in giuoco, nei confronti dei valori in uso per gli impianti elettrodomestici e per quelli industriali, non deve creare illusioni. In ogni caso, tra i due valori estremi possibili delle tensioni esiste un rapporto da 1 a 4, e tale scarto è talmente elevato che non può rimanere senza conseguenze sulla durata e sulla efficienza degli impianti. Il flusso luminoso di un fanale per bicicletta, che è di 18 lumen a 6 Volta, si riduce a 0,7 lumen quando la tensione scende a 2,5; e, per contrasto, la durata di una lampadina che alla tensione normale di 6 V. è di 200 ore di funzionamento, si abbassa rapidamente a 24 ore, quando la tensione si eleva a 7 V. Alla tensione di 10 V. la vita utile della lampadina si riduce a pochi minuti.

Una certa regolazione della tensione è già in atto nella grande maggioranza degli apparecchi in commercio, ma si ottiene a spese del rendimento dell'apparecchio, in quanto si realizza una riduzione della tensione alle alte velocità attraverso una maggiore perdita nell'interno del generatore. La scelta di grandi traferri e di lamiere facilmente saturabili, l'aumento dell'induttanza determinano effettivamente una limitazione della tensione, ma richiedono un maggior lavoro. La potenza occorrente per il funzionamento di un impianto di illuminazione per bicicletta si può valutare in media intorno ai 3-5 Watt; ma i tecnici francesi hanno osservato che effettivamente la potenza assorbita dal generatore è di 10-15 Watt e aumenta rapidamente aumentando la velocità della bicicletta. Ora, essendo la potenza media sviluppabile dal pedalatore in ritmo continuo, di circa 100 Watt (ci riferiamo al ciclista-turista, non al corridore), si vede che la percentuale assorbita dall'elettrogeneratore non è trascurabile. Di qui la necessità, suggerita dai numerosi costruttori, di studiare tipi di generatori ad alto rendimento e a regolazione di tensione economica. Tra i provvedimenti proposti per la regolazione figura l'applicazione di condensatori elettrolitici, espressamente studiati a perdita crescente con la frequenza.

I Campionati del mondo.

In attesa dei campionati mondiali e dell'esito di quelli nazionali su strada, che per i professionisti si svolgono in tre prove: il Giro della Campania, avvenuto il 25 giugno; il Giro del Lazio, avvenuto il 16 luglio, e la gara varesina del 14 agosto, che precede i campionati mondiali, hanno avuto luogo a Torino i campionati della velocità e del mezzofondo. Severgnini si è imposto ancora una volta nella prova dietro motori, battendo Manera e Bianchini. Due sorprese si sono avute nelle prove di

velocità dei professionisti e dei dilettanti, poiché i favoriti, Pola e Astolfi, hanno dovuto cedere a Loatti e a Bergomi. Pola ha perso il titolo in modo non del tutto convincente e, d'altra parte, la classe di Loatti, già affermatosi in duri cimenti internazionali, dà affidamento per l'avvenire. La maglia tricolore riposa su salde spalle.

Il nuovo campione dei dilettanti, Bergomi, è un forte atleta della S. S. Genova, di Milano. Il vincitore degli allievi è Ragni, un goliardo torinese non ancora diciottenne, che appare una buona promessa. Questo rinnovamento dei ranghi, ad esclusione della gara dietro motori, deve essere seguito con interesse, come un sintomo di ripresa dello sport italiano della pista.

Diamo, intanto, il programma-orario dei campionati mondiali.

A Milano, Velodromo Vigorelli:

26 agosto – eliminatorie campionati velocità e mezzofondo;

27 agosto – finali campionati velocità ed eliminatorie mezzofondo e inseguimento;

29 agosto – recuperi mezzofondo e inseguimento;

31 agosto – finali mezzofondo e inseguimento.

A Varese, Circuito della Valganna:

2 settembre – campionato su strada dilettanti (4 giri di km. 36,5);

3 settembre – campionato su strada professionisti (6 giri di km. 36,5).

La preparazione dei corridori su strada si svolge in allenamento collegiale a Varese, mentre gli specialisti della pista sono adunati a Milano.

La bicicletta del cicloturista.

Dopo tutto quello ch'è stato scritto, su queste colonne, in materia di bicicletta «tipo» per il cicloturista, si dovrebbe desistere dal parlarne ancora. Ma, più esperienze personali – si dice – possono contribuire al raggiungimento della perfezione.

Perciò torniamo all'argomento con qualche cosa di nuovo, dettatoci appunto dalla pratica.

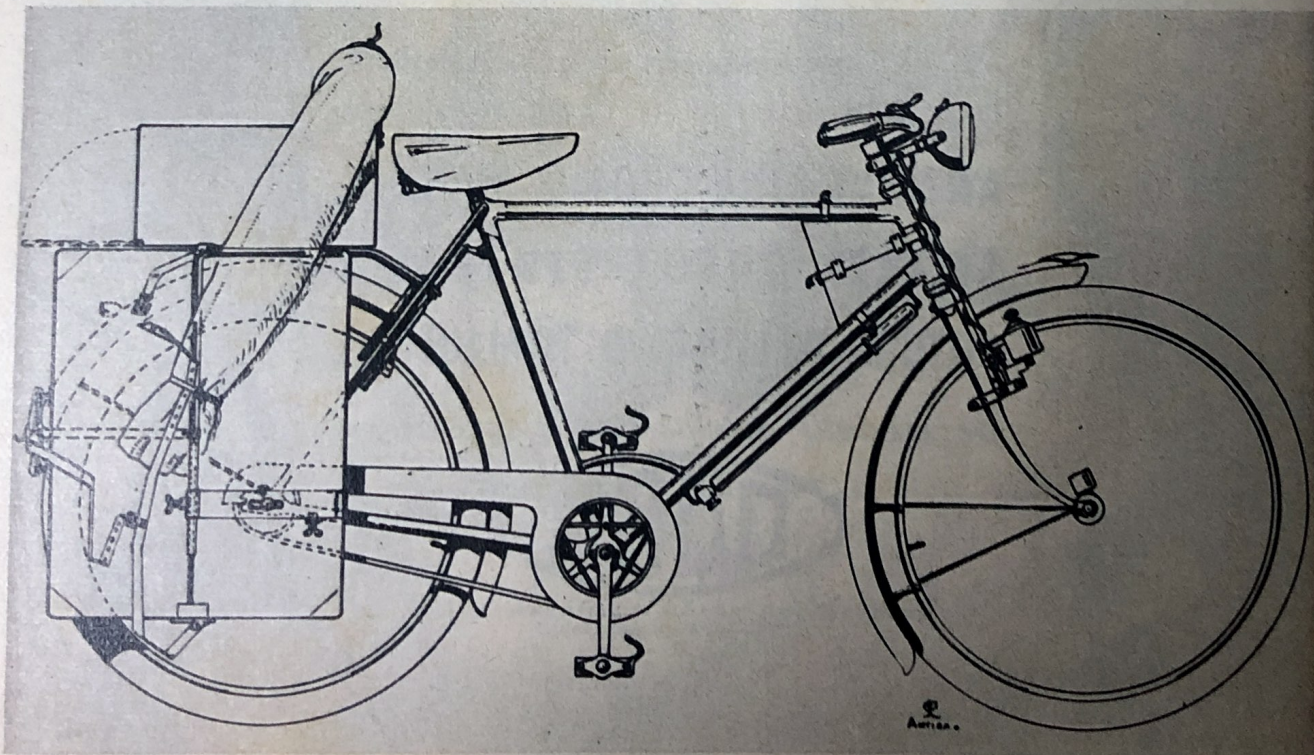
Sarà bene chiarire, prima, che per «cicloturista» intendiamo colui che, in viaggio, non fa uso di alberghi, ma porta con sé vestiario e vitto, e pianta le proprie tende.

Il disegno rappresenta un telaio normale, che non ha nessun particolare della bicicletta da corsa, nemmeno i galletti sui mozzi: essenziale per l'estetica. Cerchi in duralluminio o acciaio; gomme semiballoncino. Dei freni sono da preferire quelli a bacchetta con zoccoletti di gomma, perché molto più sicuri dei freni da corsa. È utilissimo il freno contropedale. Infatti, esso, nelle lunghe discese, giova a sostituire gli zoccoletti che, roventi per le frenate, sono inservibili, e ne permette il raffreddamento. Di tutti i cambi, per una bicicletta da passeggio, è da preferirsi il cambio automatico nel rocchetto della ruota.

I pedali di gomma, oltre ad essere antisdrucciólevoli, sono di conforto. Si può applicarvi un fermapiedi di acciaio, ma senza cinghiette, poiché ad essi, se mai, le punte dei piedi si appoggerebbero leggermente.

Checché si voglia dire della praticità della forcella anteriore poco inclinata e poco curvata alla base, per riguardo alle salite, noi troviamo opportuno affermare ch'essa deve partire, dall'alto, sulla linea retta, con una discreta inclinazione e curvarsi molto alla base, quasi per adattarsi alla linea del terreno.

La borsetta di cuoio, contenente le chiavi e l'occorrente per riparazioni, è stata applicata davanti, allo scopo di evitare il noioso tentennìo delle normali borsette appese alla sella, e lasciare, piuttosto, spazio utile per il rotolo delle coperte od altro. La sella è oggetto dei maggiori contrasti in fatto di cicloturismo. Per le biciclette da corsa, conveniamo sia preferibile una sella quasi priva di molle e con un buon cuoio elastico; perché il corridore, sia per la inclinazione del proprio corpo, sia per il conti-

nuo sforzo sulle gambe, ha bisogno di avere il senso della stabilità della bicicletta. Il cicloturista, invece, in discesa e pianura, cerca una sella su cui – continuando la corsa – possa adagiarsi comodamente e guardare, all'intorno, le bellezze della natura, senza provare quei bruschi rimbalzi che i dislivelli e i ciottoli della strada possono produrre. Occorre, perciò, una sella molleggiata in senso orizzontale e verticale, come quelle moderne – già da tempo in commercio – chiamate « comfort ».

Ma è necessario badare ch'essa sia stretta, cioè non vada allargandosi molto, verso il retro, come generalmente si usa. La dinamo è normale; il fanale dovrebbe essere di grandezza tale da poter contenere anche una pila elettrica e relativa lampadina, molto utili allorché si debba percorrere, a piedi, una salita e si richieda una luce più intensa di quella prodotta da una dinamo da bicicletta.

Il manubrio ha, press'a poco, la forma di quello normale da passeggio; soltanto è un po' più ampio, allungato verso le manopole, sporgente sulla ruota, rinforzato al centro con quattro fori circolari nella parte del semicerchio superiore, là dove, cioè, s'innesta il galletto ch'è avvitato a un dado saldato all'anello entro cui gira strettamente l'asta del manubrio medesimo e che ne fissa la posizione per la salita o la pianura, secondo le esigenze del cicloturista.

Il portabagagli: è un unico tubo con diametro di mm. 10, sagomato, il cui punto di mezzo risulta sulla linea della metà dell'asse della ruota. Partendo da quello, le due metà proseguono parallele, a distanza pari alla lunghezza di quest'asse, fino a circa sette cm. al disotto. Verso queste estremità, come dimostra il disegno, si salda altro pezzo di tubo schiacciato e con foro prolungato nel mezzo, dove viene infilato l'asse medesimo e stretto dalla sua vite.

Nel vuoto del tubo s'infila un'asta che, scorrendo, s'adatta alla lunghezza della valigia, la quale viene adagiata sul piedino di quella. L'asta scorrevole è, a sua volta, fissata da un galletto a vite saldato al tubo del portabagagli e disposto come quello del manubrio.

Il disegno mostra pure come e dove sono applicate le cinghie che, tese, stringono la valigia in modo da non permetterne il minimo tentennìo e rumore, molto fastidioso dei lunghi viaggi.

Infine, un cestino di vimini, ricoperto di tela cerata, legato alle trasversali del portabagagli, servirà per il vitto e i thermos.

Il rotolo sovrastante al cestino è composto delle coperte, mantello impermeabile e telo da tenda: questo, all'esterno, per ripararli dalla polvere e dalla pioggia.

Le valigie – sempre riguardo all'estetica – devono essere due, non molto grandi, e preferibilmente di cuoio.

A tracolla si porterà soltanto la busta di celluloide, contenente le carte geografiche e topografiche.

Niente sulle spalle: né tascapane, né simili: cose, queste, che stanno bene nella valigia e che si tiran fuori quando si voglia abbandonare la bicicletta e fare un'escursione a piedi.

Così equipaggiati, si parte volentieri, certi di procedere comodi e sicuri.

FORTUNATO ANTIGA

Per la sicurezza del traffico

Proroga della scadenza dei tre Concorsi indetti dalla Consociazione Turistica Italiana

Acconsentendo al desiderio espresso da molti Concorrenti, la C. T. I. proroga al 30 settembre p. v. la scadenza del termine di presentazione dei lavori partecipanti ai tre Concorsi « Per la sicurezza del traffico », il cui bando venne pubblicato nel fascicolo di febbraio della nostra Rivista.

TRA I LIBRI

Guida delle villeggiature italiane « *Milano in campagna* ». Pag. 407. Presso l'Autore dr. cav. C. Redaelli, Foro Bonaparte, 18, Milano 1939-XVII. L. 5.

P. N. Rosati – *Il carme dell'Amiata*. Pag. 18 con illustraz. Editoriale d'Arte Meini, Siena 1939-XVII.

Ministero dell'Interno – Direzione Generale della Sanità Pubblica – *Classifica delle acque minerali italiane autorizzate a tutto il 31 dicembre 1937-XVI*. Pagine 159. – Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1939-XVII. L. 6.

Ente Nazionale per la Cellulosa e per la Carta – Giovanni Cesconi – *La cellulosa*. Pag. 238 con illustraz. e tav. f. t. Soc. An. Tip. Edizioni Romane, Roma (piazza di Pietra 34), 1939-XVII. L. 20.

F. Malacarne – *Il letame*. Pag. 77 con illustraz. Ramo Editoriale degli Agricoltori, Roma 1939-XVII. L. 3.

Giornale di bordo di Cristoforo Colombo (*1492-93*) a cura di Rinaldo Caddeo. Pag. 383 con 1 carta. Ed. V. Bompiani, Milano 1939-XVII. L. 15.

Michelin – *Carte de France* « Routes rapides et état des routes ». Edizione 1939, 2 fogli in scala 1 : 1.000.000. Service de Tourisme Michelin, Paris.

Oreste Cimoroni – *Tre donne della storia. La Marchesa di Pompadour, la Contessa du Barry, Maria Antonietta*. Pag. 248 con tav. f. t. Ed. Ceschina, Milano 1939-XVII. L. 15.

Raffaele Calzini – *Festival asiatico*. Pag. 188 con illustraz. Edit. Ceschina, Milano 1939-XVII. L. 15.

Leonida Repaci – *Ribalte a lumi spenti*: *1937-1938*, Pag. 346 con tavole fuori testo. Ed. Ceschina, Milano 1939-XVII. L. 20.

Giuseppe Ardau – *Vittorio Emanuele II e i suoi tempi*. Vol. I. Pag. 238 con tav. f. t. – Vol. II. Pag. 250 con tav. f. t. Ed. Ceschina, Milano 1939-XVII. Prezzo dei due volumi L. 50.

Italo Neri – *La questione del Nilo*. Studio politico-storico con prefaz. di A. Lessona. Pag. 221. Edizioni Italiane, Roma 1939-XVII. L. 16.

Alda Bersanetti Bonincontro – *Papà combatte in Africa Orientale*. Romanzo per ragazzi. Pag. 221 con illustr. Casa Ed. « La Prora », Milano 1939-XVII. L. 12.

III Congresso Internazionale del Carbonio Carburante – Roma 10-13 settembre 1937-XV – *Atti del Congresso*. Vol. I: *Lo svolgimento del Congresso*. Pag. 294 con illustrazioni. Vol. II: *Carburanti sussidiari liquidi*. Pag. 433 con illustraz. e carte. A cura del R. A. C. I., Roma 1938-XVI.

Gino Ducci – *Il Pacifico*. Pag. 192 con carte. Ed. La Nuova Italia, Firenze 1939-XVII. L. 10.

Federazione Nazionale Fascista dei Proprietari di Fabbricati – *Il Piano Regolatore di Zara*. Pag. 46 con illustraz. Presso la Federazione (via S. Martino della Battaglia, 4), Roma 1939-XVII. L. 15.

Luigi Chiarelli – *La morte degli amanti*. Pag. 209. L. 10. Ed. Rispoli, Napoli 1939-XVI.

Mario Lago – *Tiberio a cavallo*. Romanzo di Capri. Pag. 238. Ed. Rispoli, Napoli 1939-XVII. L. 10.

Aurelio Ceriello – *Fragore d'armi e incanto di sirene*. Pag. 243. Ed. Rispoli, Napoli 1939-XVII. L. 10.

Francesco Stocchetti – *Prose del tempo perso*. Pag. 152. Ed. Rispoli, Napoli 1939-XVII. L. 10.

Cesare Caravaglios – *Saggi di folklore*. Pag. 206 con illustraz. e trascrizioni musicali. Ed. Rispoli, Napoli 1939-XVII. L. 30.

C. Bienstock – *La lotta per il Pacifico*. Pag. 319. Ed. Bompiani, Milano 1939-XVI. L. 15

Stanis Ruinas – *Viaggio per le città di Mussolini*. Pagine 340 con illustrazioni. Edit. Bompiani, Milano 1939-XVII. L. 18.

Pollastri Francesco – *Albania* (in 10 cartine dimostrative al milionesimo). Tipografia Failli, Roma 1939-XVII. L. 10.

Franco Pattarino – *Deserto. Da Asmara a Tripoli in automobile*. Pag. 252 con illustraz. Ed. « La Prora », Milano 1939-XVII. L. 12.

Ten. Capp. P. Pacifico Brandi, in Religione Fra Bonaventura da Elcito O. M. Capp. – *Le mie memorie di guerra* (1916-1919). Pag. 435 con illustraz. e 1 carta geogr. della grande Guerra. Libreria Ed. S. Francesco d'Assisi, Loreto 1939-XVII. L. 20.

Autarchia e macchine agricole. Pag. 211 con illustraz. Supplemento al fascicolo di dicembre 1938-XVII della « Rivista di Estimo Agrario e Genio Rurale », Bologna (via Filippo Re, 8), L. 20.

Guido Taddia – *Momenti perduti*. Liriche. Pag. 86. Ediz. C. E. L. V. I., Trieste 1939-XVII. L. 7.

Vincenzo Giovagnoli – *Le novelle d'Iguvio e le canzoni*. Pag. 224 con illustraz. Ed. « Leonardo da Vinci », Città di Castello 1939-XVII. L. 9.

Salvatore Sibilla – *La Romania. Da Decèbalo a Carol II*. Visione storica in relazione ai rapporti con l'Italia. Pag. 273. Ed. Cappelli, Bologna 1939-XVII. L. 12.

Anna Morrow Lindbergh – *A Oriente per il Nord*. Alla ricerca della più breve via aerea fra l'America e l'Asia. Pag. 218 con numerose cartine del Col. Lindbergh. Ed. Marzocco, Firenze 1939-XVII. L. 15.

Sereno Locatelli Milesi – *Bergamo vecchia e nuova*. Pag. 237. Ediz. Orobiche, Bergamo 1939-XVII. L. 5.

FOSCO MARAINI – *Dren-Giong. Appunti d'un viaggio nell'Imàlaia.* Pag. 171 con illustraz. Ed. Vallecchi, Firenze 1939-XVII. L. 15.

ERNESTO TRON – *L'autolibro.* Guida pratica per l'automobilista moderno. Pag. 246 con 121 figure, 87 delle quali di Carlo Biscaretti. Ed. U. Hoepli, Milano 1939-XVII. L. 12.

AUGUSTO VITTORI – *Montemonaco. Nel regno della Sibilla Appennina.* Con prefaz. di F. Desonay. Pag. 195 con illustraz. Libreria Editrice Fiorentina (Corso, 3), Firenze 1939-XVII. L. 15.

GUIDO ARDENS – *Come Nizza divenne francese* (*Storia documentata di una cessione*). Pag. 225. Ed. Nistri-Lischi, Pisa 1939-XVII. L. 12.

R. DEPUTAZIONE LOMBARDA DI STORIA PATRIA – SEZIONE DI VARESE – ISTITUTO DI STUDI ROMANI – MARIO BERTOLONE – *Orme di Roma nella regione varesina. Nel bimillenario della nascita di Augusto.* Pag. 176 con illustraz. Casa Ed. Ceschina, Milano 1939-XVII.

FEDERICO VALLI-ANTONINO FOSCHINI – *Il volo in Italia.* Pag. 405 con illustraz. e tav. a colori. Editoriale Aeronautica, Roma 1939-XVII. L. 10.

La talassologia in Italia. Fasc. I (giugno 1939-XVII) di «Acta medica italica». Pag. 145 con illustraz. Ufficio Stampa Medica Italiana (via Vallazze, 39), Milano 1939-XVII. L. 10, a totale beneficio degli Orfani dei Medici caduti in guerra.

GIANNANDREA GRAVISI – *Toponomastica del Comune di Buie d'Istria.* Pag. 27. Soc. Tip. G. Coana, Parenzo 1939-XVII.

ARTURO BIANCHINI – *Storia e paleografia della regione Pontina nell'antichità* (*Etruschi, Volsci e Romani nel Lazio Meridionale*). Pag. 224 con tav. f. t. Ed. A. Signorelli, Roma 1939-XVII. L. 20.

BRUNO DI VALMARTINA – *Vado in Germania e so il tedesco.* Pag. 279 con illustraz. Ediz. «Le Lingue estere», Milano 1939-XVII (via Cesare Cantù, 2). L. 14.

EUGENIO MENNA – *La leva militare terrestre marittima aeronautica e tutti gli altri servizi militari.* Manuale pratico per gli uffici comunali. Pag. 571. Tip. Ed. Cesare Nani, Como 1939-XVII. L. 30.

F. MARCIANI – *Le colture tessili nel Salernitano.* Pag. 18. Tip. Fratelli Jovane, Salerno 1934-XIII.

EDOARDO SUSMEL – *Fiume e il Carnaro.* Pag. 243 con 95 illustraz. in 82 tavole. Ed. Hoepli, Milano 1939-XVII. L. 18.

GIUSEPPE CORRADI – *Le strade romane dell'Italia occidentale.* Pag. 80 con tav. f. t. Ed. G. B. Paravia, Torino 1939-XVII. L. 9.

Annuario Postelegrafico 1939-XVII. Tariffe postali, telegrafiche e telefoniche. Norme regolatrici trasporti per via aerea, corrispondenze e pacchi, prontuari postali. Pag. 127. Ed. Rivista delle Telecomunicazioni e dei Servizi Postali (via Agrigento, 6), Roma 1939-XVII. L. 5.

PIERO BARGELLINI – *Città di pittori.* Pag. 298 con molte tav. f. t. Ed. Vallecchi, Firenze 1939-XVII. L. 15.

EMILE SCHAUB-KOCH – *Angiolo Silvio Novaro.* Traduzione di Paolo Tosel, prefaz. di Lucio d'Ambra. Pagine 114. Scuola Tip. Opera Pia Cottolengo, Pinerolo 1939-XVII. L. 10.

PAOLO TOSEL – *L'Abate Jacopo Bernardi fondatore del Ricovero di Mendicità di Pinerolo.* Pag. 28. Officina Grafica P. Gioda, Torino 1939-XVII.

Wolfang Lotz – *Vignola-Studien. Beiträge zu einer Vignola-Monographie.* Pag. 96 con 6 fig. f. t., Konrad Triltsch Verlag Würzburg, Aumühle 1939. Prezzo RM. 3.

Paolo D'Agostino Orsini – *Francia contro Italia in Africa: La questione di Gibuti.* Pag. 53. – *Francia contro Italia in Africa: Da Tunisi a Suez.* Pag. 53. – Giovanni Savelli – *La Corsica.* Pag. 45. Ed. « La Prora », Milano 1939-XVII. Ciascun vol. L. 2,50.

G. L. Procacci D'Apua – *Il Quadrato della Torre.* Romanzo d'ambiente pisano dell'epoca 1360-1400. Pagine 231. Casa Ed. Peroni, Mantova 1939-XVII. L. 10.

Florindo-Florio-Sartori – *Le Riviere del Centro dell' Impero (Sicilia e sue isole).* Pag. 135 con 18 illustraz. Ed. M. Terrile Olcese, Genova 1939-XVII. L. 10.

Mario Cereghini – *Architetture 1929-1939.* Pag. 123 con numerose illustraz. Tip. Grassi, Lecco 1939-XVII.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci Annuali	L. **22,20**	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. **32,20**)
Soci Quinquennali	L. **110,20**	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. **160,20**)
Soci Vitalizi	L. **350,—**		(Estero L. **500,—**)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **450,—**		(Estero L. **600,—**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 luglio 1939-XVII

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 luglio 1939		N. **153.185**
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1939 alla stessa data		» **10.391**
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1938	N. **258.034**	
Nuovi Soci Vitalizi inscritti al 31 luglio 1939	» **2.977**	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 luglio 1939	» **8.750**	
		» **269.161**
		N. **432.737**

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

Esso
Usate Essolube
SERVIZIO Esso
STANDARD · SOCIETÀ ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO · GENOVA

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50